Reutlingen und sein Raum

Versuch einer geographischen Betrachtung der Industriestadt Reutlingen und ihres Einflußgebietes

Mit 27 Karten und Zeichnungen

Inaugural-Dissertation
zur
Erlangung der Doktorwürde
einer
Hohen Philosophischen Fakultät
der
Eberhard Karls-Universität zu Tübingen
vorgelegt

von

Kurt Albrecht
aus Reutlingen

Druck von Jung & Brecht, Stuttgart

1930

Gedruckt mit Genehmigung der Philosophischen
Fakultät der Universität Tübingen.
Referent Prof. Dr. E. Uhlig.
21. Juni 1930.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen Eltern!

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41548004_0047

Vorwort.

Die vorliegende Arbeit wurde im Jahre 1929 unter Anleitung von Herrn Professor Dr. C. Uhlig gefertigt. Er stand mir bei der Ausarbeitung stets mit seinem Rat überaus hilfreich zur Seite, ihm gebührt daher mein Dank für das endliche Gelingen an erster Stelle.

Des weiteren möchte ich all den Behörden, Körperschaften und vor allem meinen Freunden danken, die mich bei der Ausarbeitung durch Überlassung von Unterlagen unterstützten.

Die Arbeit wurde vor 5 Jahren abgeschlossen. Ich bin mir wohl bewußt, daß jetzt, im Zeitpunkt der Drucklegung, manche der Tabellen und der daraus gezogenen Schlüsse überholt sind. Ich habe mich aber trotzdem entschlossen, die Arbeit mit dem alten Zahlenmaterial zu veröffentlichen. Mag sie so Zeitbild der Jahre 1928/29 bleiben und ihre ursprüngliche Form behalten.

Schloß Kirchberg-Jagst, Herbst 1934.

Kurt Albrecht.

Inhaltsverzeichnis

Seite

Vorwort 5

Erster Teil:

Der Raum als Grundlage

A) Einleitung 9

B) Die wirtschafts- und verkehrsgeographische Lage 9

Zweiter Teil

Die Stadt

A) Die geschichtlichen Grundlagen 11

a) Die Anfänge Reutlingens 11

b) Die Entwicklung zur Stadt 13

c) Der Lebensraum der freien Reichsstadt 17

B) Der Stadtkörper in seiner räumlichen Erscheinung 18

a) Ortslage und Ortsgrenzen 18

b) Grundriß 20

c) Aufriß 27

d) Bevölkerung 31

e) Innerstädtischer Verkehr 35

f) Kulturelle Verhältnisse 37

C) Verteilung von Handel, Gewerbe und Industrie 38

a) Die beschäftigten Personen 38

b) Die Betriebe 40

Dritter Teil

Die Stadt und ihr Raum

A) Die Umgebung der Stadt 43

B) Verteilung und Art der Industrie im Reutlinger Raum 45

C) Die Bevölkerung 47

D) Lebensmittel, Rohstoff- und Energieversorgung im Reutlinger Raum 49

I. Reutlingen als Verbraucher:

a) Milch 50

b) Mehl und Kartoffeln 50

c) Obst 50

d) Rohstoffbezugsquellen 51

e) Energieversorgung 51

Seite

II. Reutlingen als Lieferant 51

E) Der Verkehr im Reutlinger Raum 52

a) Öffentlicher Verkehr 52

b) Privatverkehr 55

F) Kultureller Einfluß Reutlingens auf seinen Raum 57

a) Schulen 57

b) Verwaltung 58

Vierter Teil

Abgrenzung des Reutlinger Raumes 59

Literaturverzeichnis 61

Verzeichnis der Karten und Zeichnungen

am Schluß des Textes

Nr. 1. Siedlungskarte 69

Nr. 2. Das Gebiet der freien Reichsstadt 69

Nr. 3. Stadtplan von Reutlingen 70

Nr. 4—6. Profile durch Altreutlingen 71

Nr. 7. Grundrißentwicklung bis 1820 72

Nr. 8. Reutlinger Stadterweiterungen bis 1928 73

Nr. 9. Reutlinger Hausformen in ihrer räumlichen Verteilung 73

Nr. 10. Bevölkerungsbewegung 74

Nr. 11. Wohndichte in Reutlingen 75

Nr. 12. Arbeitsstätten nach Art der Betriebe 75

Nr. 13. Betriebe nach Zahl der Arbeiter 76

Nr. 14. Zahl der Arbeiter in den verschiedenen Industriegruppen 76

Nr. 15. Reutlinger Filialbetriebe 77

Nr. 16. Verteilung der Kulturen um Reutlingen 77

Nr. 17. Pendelarbeiter 1925 78

Nr. 18. Bevölkerungsdichte 1925 79

Nr. 19. Verhalten der Einwohnerzahlen 80

Nr. 20. Milchzufuhr der Reichsbahn 80

Nr. 21. Verkehrsmittel 81

Nr. 22. Eisenbahnverkehr (Zahl der Züge) 81

Nr. 23. Nachbarschaftsverkehr nach Reutingen 82

Nr. 24. Straßenverkehr auf den Staatsstraßen 1925 82

Nr. 25. Einzugsgebiet der Reutlinger Schulen 83

Nr. 26. Reutlinger Verwaltungsbezirke 83

Nr. 27. Abgrenzung des Reutlinger Raums 84

Erster Teil.

Der Raum als Grundlage.

A) Einleitung

Vor dem nach Nordwesten gerichteten Steilabfall der Alb liegen in langer Reihe eine Anzahl stolzer Berge. Zwischen zweien von ihnen, der Achalm und dem Georgenberg, so gerade in der Mitte der Schwabenalb, liegt Reutlingen, zu beiden Seiten der Echaz, eines kleinen rechten Nebenflusses des Neckars, nur wenige tausend Meter von diesem selbst entfernt. Das Land um Reutlingen, das von ihm lebt und durch es lebt und von dem Reutlingen wiederum beeinflußt wird, ist sein Raum, oder sagen wir statt Raum „Lebensraum". Wir verstehen darunter das Gebiet, das in seinen wichtigsten und einschneidensten Beziehungen von Reutlingen mehr als von jeder anderen Stadt abhängt.

Der Stadt selbst und der gegenseitigen Beeinflussung, der der Stadt auf das Land und der des Landes auf die Stadt, gilt die vorliegende Untersuchung.

B) Die wirtschafts- und verkehrsgeographische Lage des Raumes

Württemberg und somit auch das Reutlinger Gebiet entbehrt fast vollständig der für gewerbliche Erzeugnisse nötigen Bodenschätze, der Roh- und Hilfsstoffe. Sei es Kohle, Eisen oder Baumwolle, alles muß aus der Ferne bezogen werden! Die gleiche ungünstige Lage besteht hinsichtlich des Absatzes der Erzeugnisse. Das Reutlinger Gewerbe muß sich damit abfinden, sowohl von Rohstoffen, wie auch von den Absatzmärkten, von den Reichsgrenzen und Ausfuhrhäfen weit entfernt zu sein. Die Stadt hat also eine wirtschaftsgeographisch unvorteilhafte Lage. Und das bei den ungünstigsten natürlichen Bedingungen für einen Handelsverkehr! Quer durch das ganze württembergische Land zieht der Steilrand der Alb. Im Westen schließt der Schwarzwald das im übrigen hügelige Land von der großen Rheinstraße ab; Schwierigkeiten und Hemmnisse überall. Aber ungünstige Verkehrslage ist eben doch nicht so dem Einfluß des Menschen entzogen wie, sagen wir einmal, ungünstige klimatische Bedingungen es sind. Diese Nachteile mußten ausgeglichen werden durch möglichst gute Verkehrsanlagen, die auch die Hemmungen und Nachteile der Entfernung von Rohstoff-, Herstellungs- und Absatzgebiet ausschalteten, oder wenigstens nach Möglichkeit verringerten. Die Neuzeit hat gerade auf diesem Gebiet bewundernswerte Leistungen auch in unserem Bezirk vollbracht.

Aber nicht nur die Neuzeit hatte zu kämpfen, bereits die großen Verkehrsstraßen des Mittelalters mieden nach Möglichkeit dies Land mit seinem ewigen auf und ab. Das mag auch der Grund sein, daß sich Württembergs Städte im Mittelalter nicht so stark entwickelten wie Augsburg oder Nürnberg, wie Mainz oder Straßburg. Damals spielten eben die natürlichen Bedingungen eine noch größere Rolle als heute. Reutlingens Lage ist und war noch besonders ungünstig, da es sogar außerhalb des Neckartales liegt, wenn auch nur 2 Wegstunden davon entfernt. Von allen großen Verkehrsstraßen seitab, hat sich trotzdem frühzeitig ein lebhafter Handelsverkehr entwickelt. Die Erzeugnisse des Reutlinger Handwerks wurden in weiteste Gegenden verkauft.

Heute ist die Stadt der Mittelpunkt eines ausgedehnten Straßennetzes. Das Neckartal ist ausgeschaltet. Die Straße verläßt es bei Neckartailfingen, oder auch schon bei Nürtingen, um es über Metzingen, Reutlingen, erst wieder bei Tübingen zu erreichen. Sie dient in der Hauptsache dem Nahverkehr des oberen Neckartales. Wichtig ist für Reutlingen dann auch die Straße durchs Echaztal auf die Alb und weiter ins Donautal. Wenn allerdings auch sie nicht in erster Linie dem Fernverkehr dient, so vermittelt sie doch den Verkehr mit Reutlingens eigentlichem Hinterland, der Alb.

Wesentlicher sind heute für jedes Transportgut die Eisenbahnen. Sie sind das hauptsächlichste Rückgrat der ganzen Volkswirtschaft geworden. Leider kam Reutlingen sehr spät in den Besitz einer Bahnlinie. Erst 1860 wurde die Strecke Reutlingen—Plochingen eröffnet. Schikanen der damaligen Regierung legten der Entwicklung Reutlingens und seines Raumes jahrelang Ketten an, denn sie war der Stadt wegen einigen Vorfällen der 48er Jahre gram. Selbst der Bau einer Privatbahn war hintertrieben worden. Reutlingen kann nie mehr den Vorsprung einholen, den sich damals Städte wie Heilbronn und Eßlingen holten. Heilbronn war 1843 noch kleiner als Reutlingen! Und heute noch ist die Reutlinger Strecke eine Nebenlinie und wird und kann nie den weitgespannten Fernverkehr an sich ziehen, aber sie vermittelt wenigstens in Plochingen oder Horb den Anschluß an die beiden großen württembergischen NS-Linien, die in Stuttgart zusammentreffen und an die von München über Stuttgart nach Straßburg führende OW-Linie. Die Bahn von Reutlingen über die Alb nach Ulm wird nie zu größerer Bedeutung kommen, da sie zur Überwindung des Steilabfalls Zahnrad gebraucht. Sie dient dem Nahverkehr, wenn sie auch darüber hinaus durch den regen Ausflugsverkehr eine besondere Note erhält.

Die günstigen Verhältnisse des heute schon bestehenden und in Zukunft vielleicht noch verbesserten Nahverkehrs (weiterer Ausbau der Straßenbahn über den Neckar und den Schönbuch nach Stuttgart ist ein schon viel besprochener Plan), sichern der Stadt nicht nur beachtenswerte Absatzgebiete für ihre Erzeugnisse, sondern vor allem auch der Industrie die nötigen Arbeitskräfte. Daneben spielen im Nahverkehr auch Kraftwagenlinien nach allen Richtungen eine nicht zu unterschätzende Rolle. (Weiteres über Nahverkehr siehe bei der Besprechung des Einflußgebietes im 3. Teil.)

Diese Ungunst der wirtschaftsgeographischen und natürlichen Verkehrslage und der Umstand, daß Reutlingen im ausgehenden Mittelalter und bis 1803 ein von einem größeren Staat vollkommen umschlossenes und so diesem zollpolitisch auf Gnade oder Ungnade ausgeliefertes, kleines Staatsgebilde war, haben dem Reutlinger Bürger zu dem ihm angeborenen Fleiß und eisernen Willen eine gewisse Biegsamkeit verliehen, die ihn befähigte, sich rasch wechselnden Bedingungen immer wieder anzupassen und sich umzustellen. Reutlingen gehört nicht zu den Städten, denen eine günstige Verkehrslage oder Fürstenlaune zu Bedeutung und Größe verhalf. Alles was es ist, verdankt es sich selbst.

Zweiter Teil

Die Stadt.

Wir haben bisher Reutlingen stillschweigend als Mittelpunkt eines Gebietes betrachtet, ohne dafür einen Beweis zu bringen. Die Karte 1 zeigt uns nun dazu die Siedlungen um Reutlingen nach ihrer Lage im Raum und der Zahl ihrer Einwohner. Unsere Stadt ist darauf unbedingt die zunächst einmal volkreichste Ansiedlung, denn Tübingen steht ihr schon einiges nach. Metzingen und Pfullingen sind, wenn auch gewerblich sehr regsam, doch kleine Landstädte; außerdem wurden sie, wie sich noch zeigen wird, erst unter dem Einfluß von Reutlingen industrialisiert. Der Rest der Siedlungen sind Dörfer. Bei letzteren, wie bei Heranziehung aller Siedlungen überhaupt, zeigt sich ein Gegensatz zwischen Alb und Albvorland. Abgesehen von dem außerhalb der näheren Umgebung Reutlingens gelegenen Münsingen, finden wir in unserem Gebiet keine Stadt auf der Alb selbst. Was wir dort an Dörfern haben, liegt der Einwohnerzahl nach weit unter dem Durchschnitt der Dörfer des Albvorlandes. Die eingehende Betrachtung dieser Tatsache gehört jedoch in das 3. Kapitel dieser Arbeit, da sie in erster Linie auf den Einfluß der Industrie, somit auf den Einfluß Reutlingens, zurückgeführt werden soll.

Für die Auffindung der im Folgenden genannten Straßennamen und sonstigen städtischen Ortsbennungen ist Karte 3 beigegeben.

A) Die geschichtlichen Grundlagen

a) Die Anfänge Reutlingens.

Die Geschichte Reutlingens beginnt mit dem Auftreten der Alemannen. Was vorher in unseren Gauen lebte, seien es Jäger- und Sammlervölker oder Ackerbauern gewesen, steht in keinem Zusammenhang mit der Siedlung

Reutlingen. Wohl hatte der Boden unserer Stadt zeitweise beim heutigen Gmindersdorf ein römisches Lagerdorf gehabt (Töpferstempel und Münzen weisen auf das zweite Drittel des zweiten und den Anfang des dritten Jahrhunderts*), wohl war beim Vorort Betzingen ein römisches Gehöft, aber diese Siedlungen sind wieder verschwunden, von ihnen führt keine Linie hinüber zu Reutlingen oder Betzingen. Im Gegenteil, die Alemannen mieden geradezu römische Reste bei der Anlage ihrer neuen Siedlungen und so finden wir diese ersteren oft weit weg von unseren Dörfern an den Markungsgrenzen. (Z. B. beim Gmindersdorf an der ehemaligen Markungsgrenze Reutlingen-Betzingen).

Erst als um das Jahr 260 die römischen Grenzen von den Alemannen überrannt wurden, hatte unser Raum die Siedler gefunden, die ihn bis heute nicht mehr verlassen haben. Die noch darüber und daran vorbei brausenden Stürme der Völkerwanderung vermochten die Alemannen nicht mehr aus ihren Wohnsitzen zu verdrängen. Hier haben wir also die ersten Anfänge Reutlingens zu suchen und von hier ab ist der Baugrund des heutigen modernen Stadtgebilde dauernd besiedelt gewesen. Allerdings ist aus rund 240 Jahren, etwa von 260—500, so gut wie nichts auf uns gekommen, weder Gräber, noch Keramik, noch Siedlungen.

Es sind die unbekanntesten Zeiten unserer Frühgeschichte. Von 500 an aber finden wir die alemannischen Reihengräber, vielleicht durch Wechsel der Bestattungsweise unter fränkischem Einfluß begründet, ganz nahe bei oder sogar innerhalb der jetzigen Dörfer, sodaß wir deren Gründung, soweit sie als alemannische Siedlungen in Frage kommen, ums Jahr 500 ansetzen können. Es sind im großen ganzen die Orte, deren Namen mit der Silbe „ingen" endigen. Das Echaztal und hierin wieder Pfullingen scheint ein bedeutendes Zentrum, vielleicht sogar Sitz alemannischen Hochadels gewesen zu sein, wie etwa die Gegenden um den Bussen und um Nagold.

Für eine alemannische Siedlung bei Reutlingen selbst spricht erstens einmal der Name, die Endung „ingen".

da ihnen 's Reuten täte gelingen
das Dorf sie nannten Reutelingen.

Volksdeutung ist es natürlich, den Namen der Stadt vom Ausreuten des Waldes und dem Gelingen dieses Werkes herzuleiten, wie Fizion in obigen Versen und nach ihm viele andere es taten. Es war einfach die Siedlung der Sippe eines Riutilo, die „Riutilingen". Weiter unten an der Echaz saß ein Batzo, heute Betzingen und in Pfullingen ein Phulo mit seinen Mannen. Bewiesen wird aber die alemannische Siedlung durch das Auffinden von Reihengräbern dieser Zeit und zwar sowohl unterhalb wie oberhalb der alten, mittelalterlichen Stadt.

Ein Riutilo mag sich demnach zuerst mit seiner Sippe am Fuße der Achalm niedergelassen haben. Sein Gebiet im Tale dehnte sich nur eine

*) „Fundberichte aus Schwaben" XIII, 123, XIX 69.

*) Als Quellen der in diesem und dem nächsten Abschnitt gebrachten geschichtlichen Daten und Urkundenzitaten diente Literatur Nr. 10 und besonders die sehr zuverlässige Arbeit Lit. 15.

halbe Stunde, dagegen reichte es auf der Höhe gegen NW bis nahe zum Neckartal. Die Dörfer Sickenhausen und Degerschlacht waren bis nach dem 30jährigen Krieg nach Reutlingen eingepfarrt. Diese kirchliche Zusammengehörigkeit läßt auf eine politische schließen, d. h. sie waren wohl Tochtergründungen Reutlingens (15 b, 4). Unsere erste Siedlung erhielt hier oben ihr Weidegebiet, das ihr im Tal fehlte. Die älteste Kirche und daraus geschlossen, die älteste Siedlung, lag am Fuße des Schieferberges. (Siehe Profil 4.) Flurnamen wie „im Brühl" und „langer Brühl" weisen auf dieselbe Richtung hin. Die alemannischen Funde aber liegen am „See" und liegen beim Gminderdorf, sind vielleicht durch die mittelalterlichen Stadtbauten und durch den Umstand, daß der Friedhof durch die Jahrhunderte immer bei St. Peter war, eben dort im Gebiete der Altstadt und des Friedhofes zerstört. Zeitlich fallen diese Reihengräber in die Zeit um 500 n. Chr. Das Dorf wird also nicht nur in der Gegend des Schieferberges gelegen haben, es wird sich vielmehr von dort bis in die Nähe des „Sees" gezogen haben; denn, daß die Leute am Schieferberg ihre Toten am „See" begraben hätten, ist kaum anzunehmen. Als natürlich die Kirche St. Peter in den Weiden einmal stand, das Christentum allgemein anerkannt war, wird auch der Begräbnisplatz nur noch dort gewesen sein. Wir müssen demnach das alte Reutlingen nicht als geschlossene Siedlung, sondern als ein sehr lang gestrecktes Haufendorf ansehen. Dafür sprechen auch die Vorstädte des mittelalterlichen Reutlingens, die wir später näher kennen lernen werden. G. Maier nimmt (15 b, 3) einen sozialen Unterschied zwischen dem „Hauptdorf" bei der Kirche und dem ins Tal gegen Pfullingen vorgeschobenen Anhängsel an. Er vermutet am Schieferberg den Sitz des späteren, begüterten Ortsadels, da auf dessen Grund und Boden in der Regel auch die Kirchen gestiftet wurden. Er denkt dabei auch an den größeren Herdenreichtum und an die Nähe der Weiden bei Degerschlacht und Sickenhausen. Vielleicht wurde die Kirche aber auch nur da unten am Schieferberg gebaut, um sie für die eingepfarrten Orte Degerschlacht und Sickenhausen günstiger zu legen. Wichtig ist auf alle Fälle, zunächst festzustellen, daß sich das Dorf wahrscheinlich von der Gegend am See bis zum Schieferberg erstreckte. Vom Friedhof abgesehen, haben wir vom alten Dorf keine Spur mehr.

Ein weiterer alter Kern des modernen Reutlingen ist Betzingen, wie wir gesehen haben ebenfalls eine alemannische Gründung, die im Jahre 1907 nach Reutlingen eingemeindet wurde und heute mit ihm zusammengewachsen ist. Für die Gründungszeit ist sie nebensächlich.

b) Die Entwicklung zur Stadt.

Reutlingen als Stadt ist, wie tausend andere auch, die Schöpfung eines Einzelnen, gegründet am Platze einer schon bestehenden Siedlung. Die Brüder Egino und Rudolph, Nachkommen eines Grafen Unruoch, eines Begleiters Karls des Großen und nun die Rechtsnachfolger der Pfullinger Grafen, erbauten um 1030 (15 b, 5) von Dettingen a. d. Erms kommend, auf der Achalm eine stolze Feste, den Herrschersitz des nun neben dem Echatz-

auch das Ermstal umfassenden Pfullichgaus. Die seitherige Hauptsiedlung Pfullingen lag ihnen wohl zu weit vom Ermstal ab, die Achalm war günstig für das Ermstal wie für das Echaztal gelegen, nur mußten sie jetzt bestrebt sein, das Vorherrschen Pfullingens möglichst auf die zu ihrer neuen Burg günstigst gelegene Siedlung, eben Reutlingen, zu übertragen. Kein Platz konnte aber für einen Markt, und ein solcher mußte es sein, günstiger liegen, als der Teil des Dorfes, der sich in schöner, ebener Lage zwischen dem „See" einerseits und einem Sumpf oder wohl auch Seegebiet, dem „Federsee" andererseits hinzog. Der Platz lag in einer weiten Schlinge der Echaz, die hier nach SW ausbiegt und hatte oberhalb und unterhalb obengenannte Sumpfgebiete; war also leicht zu verteidigen, hatte guten Baugrund und konnte nach Norden bis an die Achalm beliebig weit vergrößert werden; außerdem kann es, wenn G. Maiers Annahme vom Sitz des Reutlinger Ortsadels beim Friedhof richtig ist, den Grafen von Achalm nur lieb gewesen sein, wenn ihr neuer Markt etwas abseits des Gebiets des alteingesessenen Ortsadels lag. Ein Teil der ursprünglich hier wohnenden Leute des alten Dorfes wurde zum Patriziat im neuen Markt, so z. B. die Herren von Reutlingen, ein Ortsadel, der nach (15 b, 5) 1089 erwähnt ist, d. h. ungefähr um die Zeit, da die Gründung des Marktes erfolgt sein könnte. Sie könnte allerdings auch später erfolgt sein, unter einem der anderen Grafen von Achalm, deren Geschichte ebensowenig restlos klar liegt, wie die der Markt- und Stadtgründung von Reutlingen.

Die ältesten Urkunden über unsere Gegend erwähnen zuerst Dörfer wie Genkingen und Willmannbingen (772), Undingen (806) oder Erpfingen (778), Meidelstetten ebenfalls 778. Honau (930), Pfullingen (1056), Eningen (1090), Gönningen (1092), Holzelfingen (1220), Kohlstetten (1161). Vielleicht ist es Zufall, daß die ältesten Urkunden sich auf Dörfer der Albhochfläche beziehen, vielleicht aber doch dem Umstand zu verdanken, daß dort oben sicher waldfreiere und früher dichter besiedelt Gebiete lagen als im Albvorland; zeigt doch gerade auch die Gegend um die Haidkapelle zwischen Undingen und Meidelstetten die größten bronzezeit- und hallstattzeitlichen Grabhügelgruppen. Die erste Nachricht über Reutlingen haben wir vom Chronisten des Klosters Zwiefalten, ebenfalls einer Gründung der Grafen von Achalm, ums Jahr 1089. Daß die Grafen von Achalm sehr bald mit Luithold, dem Sohne des Erbauers Rudolph (genannt 1075), ausstarben und die Burg an Welf d. IV. von Bayern (gestorben 1101) kam, war der Entwicklung des durch sie hochgekommenen Marktfleckens sicher nicht ungünstig in Hinsicht auf Erhaltung oder Gewinnung der Unabhängigkeit seiner Bewohner. — Die verschiedensten Herren hausen von nun an auf Achalm. Der Markt aber zu ihren Füßen war neben den alten Familien von vielen neu zugezogenen bevölkert. Handel und Gewerbe gesellten sich zu der landwirtschaftlichen Arbeit und veränderten den Charakter der Siedlung. War es früher die mehr oder weniger durch Bande des Blutes zusammengehaltene Sippengemeinschaft, so wurden nun die gewerbliche Arbeit und ihre gemeinsamen Interessen das einigende Band. Die alte Art der Verwaltung durch ein Familienoberhaupt eines sich selbst ergänzenden Ältesten-Kollegiums, genügte den Ansprüchen nicht mehr. Eine künstlich geschaffene

Verwaltung war nötig geworden und was lag näher, als daß sich die einzelnen Gewerbe untereinander zusammenschlossen? Zur Führung des Markt- und Handelsgerichtes brauchte man Sachverständige, mitten in den Geschäften stehende Leute und mußte sie deshalb in freier Wahl unter den Berufsgenossen suchen. G. Maier schreibt: (15 b, 6) „Dies ist der innere Ursprung der Freiheit der Städte, welche die Fesseln des Frohngerichts sprengte und zur Loslösung vom gewöhnlichen Grafengericht, zur gerichtlichen und politischen Unabhängigkeit führte, im Einzelfall allerdings beruhend auf besonderer Bewilligung des deutschen Königs oder seines bevollmächtigten Großen. So auch Reutlingen. Drei Merkmale sind es, welche den Charakter einer Stadt ausmachen. Wirtschaftlich gründet sie ihren Wohlstand in erster Linie auf Gewerbebetriebe, was in der Marktgerechtigkeit in Erscheinung tritt, politisch hat sie eine besondere, freie, bürgerliche Verwaltung und juridisch ein eigenes, höchstes Gericht, unabhängig von den allgemeinen Landgerichten. Diese Unabhängigkeit fand dann in der Regel ihren sichtbaren Ausdruck in Ummauerung. Vollkommen frei und nur dem Kaiser untergeben waren die sogenannten „freien Reichsstädte". In Anbetracht der besonderen Reutlinger Verhältnisse kann man sich damit einverstanden erklären, da die Hauptsache des Reutlinger Handels in dem Vertrieb eigener Fabrikate bestand und nicht im Zwischenhandel (Verkehrslage!).

Als genaues Datum der Stadtgründung mag das Jahr 1209 gelten, (15, 6), denn hier berührte Otto auf seiner Romfahrt auch Schwaben — kam vielleicht sogar auf die Achalm —, die Gründung Eßlingens in diesem Jahr macht dies noch wahrscheinlicher. 1292 ist neben dem vom Kaiser, resp. seinem Vertreter, dem jeweiligen Herrn der Achalm, eingesetzten Schultheiß, zum ersten Mal ein „Bürgermeister von Reutlingen" erwähnt (15 b, 7), er heißt auch „capitaneus". Vom Jahr 1300 an tätigt der Bürgermeister allein mit seinen Richtern die Urkunden. Das Auftreten von 8 Zunftmeistern, erstmalig im Jahre 1297 neben 12 Richtern erwähnt, gibt uns einen Fingerzeig, wie es soweit kam. Die Kraft und Hilfe der tapferen Bürgerschaft hatte der König in seinen Kämpfen gegen Eberhardt d. Erlauchten, den damaligen Herrn der Achalm, kennen und schätzen gelernt. Die Zünfte, die einzelnen Fachverbände der zahlreichen Handwerker waren es, die reich und mächtig geworden, immer mehr Anteil an der Leitung der Stadt gewannen. Nicht fürstliche Gnade, sondern eigene Kraft hat so schon an der Wende vom 13. zum 14. Jahrhundert Reutlingen die Rechte und den Rang einer freien Reichsstadt verschafft*). Der Schultheiß wird zu einer Art achalmischer Rentamtmann. Die weitere Abhängigkeit Reutlingens von Achalm war nur noch Formsache und mit einer jährlichen Abgabe von 550 fl. abzumachen**). 200 Jahre später verstand es die Stadt sich unter Maximilian I. durch eine einmalige Zahlung von 12 000 fl. auch noch hiervon endgültig frei zu machen (Wbg. Urk.B. 6170) und so im Jahre 1500 auch staatsrechtlich zur freien Reichsstadt zu werden.

*) Württembergisches Urkundenbuch 6082, 6100, 6117, 6118.
**) Württembergisches Urkundenbuch 6153, 6140, 6151, 6157, 6162, 6167.

1505, kaum von der Achalm ganz frei geworden, schloß die Stadt einen Schirmvertrag mit Herzog Ulrich gegen jährlich zu bezahlende 100 fl. Ulrich freilich trachtete die Stadt ganz in seinen Besitz zu bringen und nahm sie Januar 1519 unter einem nichtigen Vorwand ohne Absage durch Überfall überraschend ein. Es kam ihm teuer zu stehen. Eineinhalb Jahrzehnte aß er das Brot der Verbannung. Der Schwäbische Bund hatte sich der Stadt angenommen und ihn des Landes verwiesen. Reutlingen aber ging seiner zweiten großen Zeit entgegen, um für einige Jahre eine politische Geltung zu erwerben, die es nie wieder erreichen sollte. Sie ist eng geknüpft an den Namen Josua Weiß, einen einfachen Bäcker und Weingärtner, der mit seltenem Geschick die Interessen seiner Vaterstadt klug und standhaft vor Kaiser und Reich zu wahren wußte und dem Namen Reutlingen für alle Zeiten Ruhm und Ehre brachte. Reutlingen konnte es damals wagen, als einzige Stadt neben Nürnberg die Augsburger Konfession zu unterschreiben und sich damit vor aller Welt mutig zum Protestantismus zu bekennen. Aber der Rückgang ließ nicht lange auf sich warten, die wirtschaftliche Umklammerung durch Württemberg wurde immer drückender. Reutlingen durchfocht damals denselben Kampf um sein Dasein wie heute ganz Deutschland inmitten imperialistischer Überspannung der nationalen Schranken der Staaten der ganzen Welt. Galt in früheren Jahrhunderten die Unabhängigkeit der kleinen Republik als höchstes Ziel politischen Strebens, so war jetzt in diesem kleinen Staate die materielle Decke der Naturgrundlage zu kurz geworden.

Der große Brand des Jahres 1726, der 900 Gebäude in Asche legte und nur 150 der schlechtesten Häuser verschonte, schleuderte Reutlingen in den Abgrund. Die Not forderte größte Sparsamkeit und so baute jeder dahin, wo vorher sein Haus gestanden hatte, nur die Hauptstraßen konnten unbedeutend erweitert werden. Sehr, sehr langsam erholte sich die Stadt von diesem schweren Schlag, um erst nach der Einverleibung in Württemberg rascher emporzublühen. Diese erfolgte durch napoleonischen Machtspruch im Jahre 1802 und trat am wirkungsreichsten durch Fallen der Zollgrenzen vor den Toren der Stadt in Erscheinung.

Die Geschichte Reutlingens ist so die Geschichte seiner Wirtschaft. Wirtschaftliche Gründe bedingten sein Wachstum und die Erwerbung seiner Reichsunmittelbarkeit. Die Kaiser haben nur das bestätigt, was von selbst geworden war. Drei Höhepunkte zeigt diese Entwicklung. Sie fallen zusammen mit denjenigen der deutschen Geschichte und den Blütenzeiten der Wirtschaft. Der erste war die Zeit des Hochmittelalters, die Zeit, in der die Reutlinger oftmals mit der Waffe in der Hand Partei ergriffen, in der ein Raspe vor ihren Mauern lag, oder in der sie die Schlacht bei Reutlingen schlugen. Die Bauten der Marienkirche, die zweimalige Stadtummauerung kennzeichnen sie rein äußerlich. — Die Geschichte der Belagerung durch Raspe muß hier wegen ihres Zusammenhangs mit der Erbauung der Marienkirche kurz erwähnt werden. Heinrich Raspe, der Gegenkönig Friedrichs II., bzw. seine Anhänger belagerten im Jahr 1247 das treu zu den Staufern haltende Reutlingen. Die Sage meldet nun, daß, als Raspes Heer zum Abzug gezwungen wurde, die Reutlinger aus Dankbarkeit gelobten, der Jungfrau Maria eine Kirche zu bauen. Das Maß dazu sollte der Sturmbock abgeben,

den Heinrichs Leute vor den Mauern Reutlingens zurückließen. Tatsache ist, daß ein Sturmbock lange Zeit in der Marienkirche lag, aus der er erst auf Betreiben Kaiser Maximilians I. im Jahre 1517 entfernt wurde. Er verbrannte bei dem großen Brand von 1726 mitsamt dem Rathaus vor dem er zur Schau gestellt war.

Der zweite Höhepunkt war die Zeit der Reformation, die Zeit des Richters Josua Weiß, der dritte schließlich die Zeit wirtschaftlicher Blüte nach dem sieghaften Kriege von 1870/71.

c) Der Lebensraum der freien Reichsstadt.

Die freie Reichsstadt hatte nach und nach beträchtliche Gebiete in der Umgebung erworben. Es waren hauptsächlich die Spitäler, denen durch Stiftungen immer neues Land zufiel; daneben traten Erwerbungen einzelner Bürger und der Stadt selbst. 7 Dörfer mit 65 Quadratkilometer bildeten so am Schlusse des Mittelalters das Herrschaftsgebiet der Stadt (Karte 2). Die Tabelle 3 gibt uns hierzu einige geschichtliche Daten

Tab. 3 (nach Lit. 10).

	Erwerb	Verlust
1. Wannweil	1333	1802
2. Betzingen (ganz erst)	1648	1802
3. Ohmenhausen	1358	1802
4. Bronnweiler	1437	1802
5. Stockach	1488	1802
6—7. Gomaringen/Hinterweiler	1488	1648
8. Gönningen	1388	1389

Württemberg legte allerdings in der Folge den Reutlinger Krämern manchen Stein in den Weg, und kaum war ein Gewerbe besonders hoch gekommen, gleich war Württemberg mit einem Einfuhrverbot zur Hand oder betrieb das betreffende Gewerbe als Staatsmonopol selbst, und die Reutlinger konnten sehen, wo sie ihre Waren los wurden. Diese Schikanen machten es den Reichsstädtern schwer, über ihr kleines Gebiet hinaus sich einen Lebensraum zu schaffen, verhalfen ihnen aber auch zu der in dem Abschnitt über die Verkehrslage schon erwähnte Biegsamkeit. Sie stellten sich eben um und in kurzer Zeit hatten sie die Führung in einem anderen Gewerbe (19, 38). Als Beispiele seien nur folgende erwähnt: So wurde, als trotz des Verbotes des Tabakgenusses in den Jahren um 1651 die Reutlinger ein sehr gutes Geschäft damit machten, ihnen in Württemberg der Handel verboten. 1711 errichtete aber der Württ. Staat in Stuttgart eine Tabakmanufaktur und von der mußte der ganze in Württemberg verkaufte Tabak bezogen werden. Ein zweites Beispiel ist das Verbot für die württ. Untertanen, ihre Garne und Tuche in Reutlingen bleichen zu lassen. Ausgenommen war grobes Tuch, alles andere mußte in die württ. Staatsbleichereien nach Urach und

Blaubeuren geliefert werden. Hohe Strafen standen auf der Uebertretung des Verbotes und die Reutlinger Garnaufkäufer wurden aus Württemberg verwiesen; dasselbe wiederholte sich mit den Färbereien. — Aus diesem Geist heraus wurde später ein Friedrich List geboren, der größte Sohn Reutlingens, einer der bedeutendsten deutschen Volkswirtschaftler.

Lebensraum Reutlingens waren selbstverständlich auch die auswärtigen Märkte, die Reutlinger Krämer besuchten. So beherrschten sie z. B., um nur einen Fall zu nennen, die „Muswiese", einen fränkischen Jahrmarkt bei Musdorf in der Nähe Crailsheims, trotz der Nachbarschaft von Rothenburg, Hall und Dinkelsbühl lange Zeit fast vollständig. — Alle beschickten Märkte aufzuführen, ginge aber zu weit.

B) Der Stadtkörper in seiner räumlichen Erscheinung

a) Ortslage und Ortsgrenzen.

Beginnen wir unsere Untersuchungen mit dem Element in der Erscheinung Reutlingens, das als das Ausdauerndste angesprochen werden kann, mit dem Grundriß. Der Grundriß selbst ist aber von den morphologischen, sagen wir besser kleinmorphologischen Grundlagen weitgehend abhängig. So kommen wir erst einmal zur Betrachtung der Ortslage; vor allem aber auch zu einer Abgrenzung der modernen Stadt. Bei Reutlingen haben wir ein Entwicklungsstadium einer Stadt, das Schwierigkeiten in der Abgrenzung machen kann, da die politischen Grenzen sich nicht mehr ganz mit den Grenzen der modernen Stadt decken. Es handelt sich hier namentlich um die Abgrenzung gegen Pfullingen. Ein Hinzurechnen dieser Stadt zu Reutlingen ist noch nicht zu rechtfertigen. Pfullingen und Reutlingen, einst zwei Rivalen, von denen jedoch Reutlingen, schon kurz nach seiner Gründung, Pfullingen überflügeln konnte, sind heute zwei Städte, deren Industrie den Kern des ganzen Bezirks bildet und die eben durch industrielle, aber auch durch Wohnbauten entlang der Echaz mit einer, allerdings lockeren Gebäudereihe zusammenhängen. Erschwert wird die ganze Frage aber dadurch, daß die Grenze des geschlossen überbauten Reutlinger Raumes stellenweise bereits auf Pfullinger Markung übergreift. Außer dieser SO-Grenze ist der Verlauf der Siedlungsgrenze klar. Betzingen ist heute mit Reutlingen zusammengewachsen und Eningen und Sondelfingen liegen noch außerhalb des Reutlinger Siedlungsraumes, durch keine noch so lockere Bebauung verbunden. (Siehe Karte 16.)

Bei einer modernen Industriestadt ist die günstige Verkehrslage das wichtigste Moment für die Erweiterung der Siedlung. Wir haben dafür in unserer nächsten Umgebung ein treffendes Beispiel: Kirchentellinsfurt besteht einmal aus dem bäuerlichen Dorf in der sicher gesünderen und den Hochwässern des Neckars und der Echaz nicht ausgesetzten verkehrsungünstigen Lage auf der Höhe über diesen beiden Flüssen und dem neuen industriellen Teil in der weniger gesunden, hochwassergefährdeten, aber günstigeren Verkehrslage im Tal.

Reutlingen hat nun in der Zeit rascher Entwicklung während der letzten Jahrzehnte längst seine alte Talbodenlage aufgegeben und hat einmal mit Wohnsiedlungen auf die Hänge, ja sogar auf die Schichtstufen selbst übergegriffen. Das Gebiet der Stadt lockert sich so durch die moderne Entwicklung an seinen Grenzen. Besonders günstige Punkte werden besiedelt und dazwischen liegendes Land bleibt noch lange als Lücke zurück; es entstehen Wachstumsspitzen oder sogar Siedlungsinseln städtischen Charakters an Verkehrswegen oder sonst bevorzugten Stellen in mehr oder weniger ländlich anmutender Umgebung. Zweitens sind an verkehrsgünstig gelegenen Punkten, z. B. zwischen Reutlingen und Betzingen neben Wohnvierteln hauptsächlich Industrieanlagen entstanden. Einige weitere Beispiele mögen dies erläutern: so bildet z. B. der Südbahnhof Reutlingens heute noch eine solche Insel von Fabriken und Wohngebäuden, bedingt durch die günstige Verkehrslage erstens an der Bahnstation und zweitens an der Straßenabgabelung Reutlingen—Eningen—Pfullingen. Die nach Pfullingen ziehende Fabrikreihe entlang der Echaz ist ein zweites Beispiel, bedingt durch die Wasserkräfte des Flusses. Als Wachstumsspitze ist die Sickenhäuser-Siedlung an der Sickenhäuserstraße anzusehen. Die günstigen Bedingungen des Platzes, die ihn bevorzugt erscheinen lassen, sind hier zunächst die sonnige, schöne Lage, vor allem aber außerdem der Umstand, daß, es handelt sich um eine städt. Arbeiter-Siedlung, die Stadt Besitzerin des Grund und Bodens ist, ferner, daß die Hauptindustrie als Arbeitsgelegenheit für die Bewohner in der Nähe liegt.

Die Stadtgrenze wird also keine einfache, in sich geschlossene geometrische Figur ergeben, sondern ein vielfach verzweigtes, ja unzusammenhängendes, unregelmäßiges Gebilde.

Die im Laufe der Jahre erfolgten, natürlichen oder künstlichen topographischen Veränderungen dürfen wir bei diesen Betrachtungen nicht außer Acht lassen, wenn sie auch gerade bei Reutlingen weniger stark in Erscheinung treten. Natürliche Veränderungen in historischer Zeit können wir vernachlässigen, dagegen findet sich die von Menschen hervorgerufene Veränderung von Hoch und Tief. Wir sehen die großen, künstlich geschaffenen ebenen Flächen des Bahnhofsgeländes, die teilweise durch Aufschüttung, teilweise durch Abtragung entstanden sind. Besonders die Zuleitungen von Metzingen und Pfullingen zum Reutlinger Bahnhof verlangten größere Erdbewegungen, sie verlaufen in starken Einschnitten. Die Bahnanlagen verstärken damit eine von Natur aus schon vorhandene kleine Terrasse. Sonstige Veränderungen sind unbedeutend und fallen wenig ins Gewicht. Am bemerkenswertesten sind vielleicht noch die hier zu erwähnenden Austrocknungen der ehemaligen See- oder Sumpfgebiete ober- oder unterhalb der Altstadt, am See und am Federsee, die in ihrer Lage heute nur noch durch Straßennamen bezeichnet sind. Sportplätze, Straßen, Fabriken finden sich oft auf geebnetem Gelände, aber die Umänderungen sind meist unbedeutend. Der Fall, daß ursprünglich bestimmend auf die Anlage der Siedlung einwirkende Kleinformen verschwunden sind, ist kaum eingetreten; höchstens ist durch Höherlegen der Straßenoberfläche im Gebiet der Gartenstraße eine Verschleierung eingetreten (bei Punkt A im Profil 5 und 6).

b) Grundriß.

Wir haben bereits bei der Darstellung der geschichtlichen Grundlagen der Stadt gesehen, daß sich die erste Ansiedlung in der Gegend des heutigen Friedhofs befand und von dort hauptsächlich bis in die Gegend des „Sees" reichte. Gerade ein Teil dieser von der Kirche St. Peter in den Weiden talaufziehenden Häuser, wurde bei der Gründung des Marktes herausgegriffen und später ummauert. Am Klarsten werden uns die Verhältnisse durch die Profile 4 und 6. Wir sehen hier eine „neuere" Mauer und eine „ev. erste Mauer" eingetragen. Darauf kommen wir noch weiter unten zu sprechen. Zunächst Profil 4. Es zeigt uns einen Schnitt 1 : 10 überhöht von NW nach SO. Wir sehen ganz links die durch den Steilhang geschützte Nestlage des Geländes um St. Peter. Dieses steigt nach rechts an, und auf einem kleinen Absatz, der heute durch die Bahnanlagen verstärkt erscheint, stand die Mauer des mittelalterlichen Reutlingens. Hinter dieser folgt eine ganz sanft ansteigende Fläche, die auch das andere Ende des zuerst ummauerten Raumes enthielt, auf Profil 4 mit „ev. erste Mauer" bezeichnet. Weiter nach rechts hin folgt eine kleine Erhebung, die die „neuere Mauer" trägt*).

Das Gelände steigt weiter rechts sanft an, bis zum spätesten, dritten Stadtgraben, dem „kleinen" Graben des Profils 4, der, durch keine Mauer verstärkt, die am weitesten vorgeschobene dritte Umwallungsgrenze der Stadt zeigt. Wir sehen also, wie die Lage des neugegründeten Marktes die am günstigsten gelegenen Teile des alten alemannischen Dorfes herausgriff. Bestärkt werden wir in dieser Ansicht noch durch die Profile 5 und 6, die senkrecht zu Profil 4 stehen und uns ebenfalls zeigen, wie die Gründer des Marktes den tatsächlich günstigsten Platz innerhalb der in Frage kommenden Zone auserwählten. (Auf Karte 7 dunkel punktiert.)

Dieser Marktflecken Reutlingen erhielt städtische Freiheiten. Das fand rein äußerlich seinen Ausdruck in der Ummauerung oder sagen wir besser in den Ummauerungen, denn diese wollen wir im folgenden etwas näher betrachten. Der wahrscheinlichsten Überlieferung auf Grund von Urkunden nach war der Erbauer der ersten Reutlinger Mauer Friedrich II. G. Maier sagt dazu (15 b, 5): „1235 hielten Kaiser Friedrichs II. Leute die Achalm besetzt." Das würde ja sehr gut mit dem weiter oben genannten Jahre 1209 übereinstimmen. Wie oft mußten nun die Befestigungsanlagen Reutlingens erweitert werden, um mit dem Wachstum der Stadt Schritt zu halten?

Sicher festgelegt sind die zweite und dritte Befestigung. Die zweite ist die 1820 abgetragene Stadtmauer, wie sie Karte 7 noch zeigt und die dritte der erst sehr viel später allmählich zugeschüttete und überbaute „Hundsgraben". Die zweite und dritte Befestigung sind gleichzeitig vorhanden, aber sicherlich nacheinander entstanden; zuerst die Stadtmauer und später, vielleicht zum Schutz der Vorstädte, der „kleine" oder Hundsgraben mit einzelnen Türmen (Profil 4 zeigt einen solchen einzelnen Torbogen beim Friedhof, als Tor

*) Auf den Profilen tritt uns eine „eventuelle erste Mauer" und eine „neuere Mauer" entgegen. Wir werden in dem folgenden Abschnitt entgegen der bisherigen Ansicht nachweisen, daß Reutlingens Ummauerung erweitert wurde, d. h. daß wir — teilweise — zwei Ummauerungen haben.

der „Unteren Vorstadt"). Das Problem liegt also bei der ersten Mauer, die wir als „ev. erste" Mauer bereits aus den Profilen kennen, und die als die Ummauerung Friedrich II. anzusehen wäre. Stützen wir uns auf die Karte 7. Deren Grundlage ist die erste württ. Landesvermessung, ein Plan Reutlingens ums Jahr 1820. Sie zeigt uns die mittelalterliche „neuere" Mauer noch ganz erhalten, ebenso den Hundsgraben. Die Tore der drei Vorstädte, soweit sie in die Karte hineinfallen, scheinen 1820 schon abgetragen gewesen zu sein. Die Hauptverkehrsstraßen sind außerhalb der Mauer durch dicke schwarze Linien markiert, die Nebenverkehrsstraßen ebenso gestrichelt. Wir unterscheiden die Obere-, die Untere- und die Tübingervorstadt. Obere- und Unterevorstadt können sehr wohl, die untere sicher, durch nicht ummauerte Reste des alemannischen Dorfes bedingt sein, während die Tübinger Vorstadt ihr Dasein wohl den Wasserwerken an der Echaz, dann aber auch ihrer Verkehrslage verdankt. So ist dort der Alteburgplatz mit der Wirtschaft zur „Alten Burg" Haupteinstellgelegenheit der zum Markt kommenden Bauern gewesen. Heute ist an seine Stelle der „Ledergraben" getreten. Die Bauern von der Alb hatten immer andere Einstellplätze.

Gestrichelt ist auf Karte 7 innerhalb der Mauer von 1820 der am sichersten anzunehmende Verlauf der älteren ersten Mauer, deren Ummauerungsgebiet enger oder weiter punktiert ist. Wo der Lauf der älteren Mauer zu unsicher wird, ist er dick punktiert. Eng punktiert in schmalen langen Streifen sind auch die zwischen der jüngeren Haupt- und Vormauer in den Zwinger hineingebauten kleinen Zwingerhäuschen.

Was zeigt nun auf diesem Plan von 1820 noch Züge des alten alemannischen Reutlingens bzw. des später gegründeten Marktes? Wir wissen, daß 1726 die Stadt beinahe restlos abbrannte. Alte Gebäude dürfen wir also nicht mehr viel erwarten, wohl aber ist es für uns ein Glück, daß die Stadt nach dem alten, durch die Kellergewölbe bestimmten Schema wieder aufgebaut wurde und nicht etwa wie Göppingen nach seinem großen Brande nach irgend einem damals modernen Plan. Nur die Hauptstraßen wurden soweit als möglich, im allgemeinen um 8 Schuh, verbreitert. Wir können nun grundsätzlich zwei Gruppen von Straßen und Häusern trennen. Die erste wird durch die engpunktierten, die zweite durch die weitpunktierte und die weiß gelassenen Teile auf Karte 7 dargestellt.

Bezeichnend für den engpunktierten Teil sind krumme, enge und sehr winkelige Straßen. Die Häuser sind willkürlich an die Straße gestellt, es ist keinerlei Bauflucht eingehalten. Anders ist es im zweiten Teil. Die Straßen zeigen, wo es nicht örtlich bedingt ist, keine unregelmäßige Führung mehr, wie im ersten Teil. Die Häuser stehen fast alle in einer Linie an der Straße. Wir haben damit also einen zweifellos ältesten Teil in den ersten Partien, einen jüngeren in dem zweiten weit punktierten und weiß gelassenen Gebiet. Ob es sich bei ersterem um letzte Reste des alten alemannischen Dorfes handelt, oder ob es die neugegründete Marktsiedlung ist, die sich hier auswirkt, ist mit Sicherheit nicht zu entscheiden, es können ja sehr wohl die gerade an der Stelle des Marktes schon vorhandenen dörflich-alemannischen Gebäude stehen geblieben sein und der Markt direkt anschließend mit der Hauptverkehrsstraße das alte Dorf berührend, angelegt worden sein, sodaß wir noch

Reste des alten Dorfes und entlang der Wilhelmstraße und um den Markt Reste der Marktsiedlung bzw. ihren Einfluß auf die heutige Grundrißgestaltung zu sehen bekämen.

Nun aber die Frage der Ummauerungen. Wir wissen, daß Reutlingen wahrscheinlich durch Friedrich II. ummauert worden ist, das heißt, eben vor der Belagerung durch die Anhänger des Gegenkönigs Raspe im Jahr 1247. Wir lesen nirgends von einer zweiten Ummauerung, wir lesen aber auch nirgends von der Anlegung des Hundsgrabens, der doch sicher vorhanden war, und sicher nach dem Baujahre der im 19. Jahrhundert niedergelegten neueren Mauer angelegt wurde. Wir wollen zur Vereinfachung in Zukunft die Mauer Friedrich II. die ältere, und die im 19. Jahrhundert niedergelegte, die jüngere Mauer nennen. Sollte nun, eine einzige Ummauerung angenommen, der vor 1247 ummauerte Raum, der 1820 noch Gärten umschloß, also keineswegs restlos ausgenützt war, der Entwicklung Reutlingens während rund 600 Jahren genügt haben? Das ist kaum anzunehmen. Wir lesen aber nie etwas von einer Stadterweiterung und sind darum auf heute noch mögliche Beobachtungen angewiesen.

Sehen wir daher die Straßenzüge auf die Möglichkeit einer ehemaligen älteren Mauer hin an und bleiben wir uns bewußt, daß der auf Karte 7 eng punktierte Raum als der älteste angesehen werden muß, so fällt uns schon einiges auf. Erstens die Metzgerstraße. Die Karte 7 zeigt von Punkt A bis zum Zwiefalterhof (Z) eine auffallende Breite von etwa 11,5 Meter, während sie von A bis zur Stadtmauer durchschnittlich nur 9 Meter breit ist. Außerdem zeigt sie, wie aus dem Profil 5 hervorgeht, eine Tiefenlage gegenüber der Umgebung. (Sie zieht sich rechts neben der vermutlichen ersten Mauer des Profils 5 hin.) Könnte dies nicht der Einfluß eines alten Stadtgrabens sein? Ebenso zeigt die Oberamteistraße von Punkt C bis K eine auffallend größere Breite als von Punkt K bis zur jüngeren Mauer, ohne jedoch tiefer zu liegen.

Von A bis zur Mauer und von K bis zur Mauer bestehen zwei Möglichkeiten. Entweder die gesuchte, ältere Mauer folgte diesen Straßen bis zum Anschluß an die jüngere, d. h. hier gleichzeitig auch ältere Mauer, oder sie bog bei A nach rechts, bei K ebenfalls nach rechts ab. Sollte die Mauer gestanden haben und bei A abgebogen sein, so steht dem die Schwierigkeit gegenüber, daß sie dann quer durch fünf heutige Hofstätten gehen müßte, ein an und für sich wenig wahrscheinlicher Zustand. Andererseits macht die jüngere Mauer bei D einen in ihrem sonst schnurgeraden Verlauf und auch in durchaus gleichartigem Gelände unbegründeten Knick. Verlängern wir diesen Knick, so kommen wir im Verlauf der Häuserflucht der Metzgerstraße auf zwei genau in der Verlängerung des Mauerknicks D liegenden Knicke E und F, die vielleicht auch von dieser Mauer herrühren könnten. Bei K nun hilft uns die Tatsache, daß Reutlingen in seinen Mauern fünf Klosterhöfe barg. (Zwiefalter = (Z), Marchtaler = (M), Bebenhäuser = (B), Nürtinger = (N) und Königsbronnerhof = (K). Es waren Zweigniederlassungen auswärtiger Klöster, die in Reutlingen Besitz hatten, der von diesen Klosterhöfen aus verwaltet wurde. Vermutlich der älteste Hof, der Zwiefalterhof, — die Grafen von Achalm stifteten das Kloster Zwiefalten, — lag

außerhalb der älteren Mauer. Bei K liegt nun der Königsbronnerhof. Dieser ist der jüngste, es würde also, da er vom 14. Jahrhundert ab genannt wird, kein Grund bestehen, die Mauer nicht über sein Gebiet ziehen zu lassen, zumal sie vortrefflich mit der Häuserflucht vor der Einfahrt zum Königsbronnerhof und der unteren Rebentalstraße übereinstimmen würde. Wir hätten den Bau der jüngeren Mauer also zeitlich vor dem Bau des Königbronnerhofs, zusammen mit dem Bau der Marienkirche, anzunehmen. Die weitpunktierten Teile der Reutlinger Altstadt würden den zum Teil auf Vorrat ummauerten Raum der älteren Mauer darstellen; die weiß gelassenen Flächen den auf Vorrat ummauerten Raum der jüngeren Mauer.

Der Ausbau der Marienkirche war nach dem Sieg über den Gegenkönig Raspe 1247 in Angriff genommen worden, und zwar nicht, wie nach der Überlieferung immer behauptet wird, als vollständiger Neubau, sondern als Um- oder Ausbau einer bereits begonnenen oder vollendeten romanisch angelegten Basilika. Das zeigen uns die Anlagen des Chors und der Chortürme. Gerade die Marienkirche gibt uns einen weiteren Hinweis für eine ältere Mauer. Sehen wir nur einmal ihre Lage an. Da sie nicht nach Osten gerichtet und so ihre die Wilhelm- und Metzgerstraße beengende Lage nicht erklärbar ist, kann nur angenommen werden, daß sie älter ist als ihre Umgebung und daß die Straßen später, so gut als es eben noch möglich war, um sie herumgeführt wurden. Wir müssen sie zuerst als Wegkapelle vor dem Stadttor ansehen. Interessant ist dazu zu sehen, daß die Häuserreihe entlang der angenommen älteren Mauer keine Rücksicht auf die Kirche nimmt, d. h. ihr nicht parallel läuft, sondern sich winkelartig entfernt, wohl aber die im SO der Kirche gelegene. Erstere ist also älter als die große, ausgebaute Marienkirche, diese ist jünger, denn sie zeigt deutlich ein durch die Kirche bedingtes staffelartiges Zurücktreten der Häuser. Dann heißt es aber auch in der Urkunde (s. Lit. 15 b), die den Bau der Kirche erwähnt, daß sie „infra muros" erbaut worden sei. Man hat daraus einen Gegensatz gegenüber der St. Peterskirche, die außerhalb der Mauer stand, herauslesen wollen, und es mit „innerhalb der Mauern" (= infra) übersetzt. Dieser Gegensatz ist aber unhaltbar. Die Marienkirche war zur Zeit ihrer Erbauung Kapelle, d. h. Filiale der Pfarrkirche, die nach wie vor St. Peter in den Weiden war. Wir dürfen „infra" ruhig und richtig mit „unterhalb" übersetzen, denn tatsächlich liegt der Chor der Marienkirche ja auch etwas tiefer als die ältere Mauer, sodaß das „unterhalb" voll zutrifft; man kann es aber auch so deuten, daß sie innerhalb oder unterhalb, beides trifft ja zu, der jüngeren Mauer zu stehen kommen sollte, deren Erstellung wir ja gleichzeitig annehmen müssen, vielleicht liegt gerade in der Betonung der Lage der neuen Kirche zu der Mauer ein Hinweis auf den Neubau dieser letzteren.

Da wir für den Bau der Marienkirche Zahlen besitzen, seien diese hier angeführt. Das Sturmbockjahr war 1247. Der Chronist Gayler sagt dazu folgendes:

1247—1273 = 26 Jahre, Vorbereitung,
1273—1317 = 44 Jahre Aufbau,
1317—1343 = 26 Jahre Ausbau.

Benützt wurde die Kirche jedenfalls schon vor 1343. Die etwas lange Zeit von 26 Jahren für die Vorbereitung könnte die Zeit der Erbauung der jüngeren Mauer sein. Die Tatsache, die zuerst zur Annahme zweier Ummauerungen führte, ist aber die bereits 1370 erwähnte und heute noch bekannte Bezeichnung „neue Stadt" für eben jenen Teil des älteren Reutlingens, der südöstlich und nordöstlich der Marienkirche liegt. Auch der Name Kreuzbrunnen oder Kreuzbach für die Oberamteistraße, der auf uralter Überlieferung beruht, weist darauf hin, daß hier einst die Stadt zu Ende war, an der Weichbildgrenze mag ein Kreuz, vielleicht in Verbindung mit der Vorgängerin der Marienkirche, der oben erwähnten alten Wegkapelle, gestanden haben. Die gleichzeitig mit der Marienkirche erbaute Mauer wäre dann also die im 19. Jahrhundert niedergelegte gewesen. Eine spätere Erbauung kommt wohl kaum in Frage, da wenige Jahrzehnte nachher die Achalm an die württ. Grafen kam, die eine solche Erweiterung der Macht der Stadt wohl kaum geduldet haben würden.

Für die obige Annahme spricht ferner die Tatsache, daß die Reutlinger, selbst mit Zuzug von außen, kaum die Mannschaft aufgebracht hätten, gleich nach Erhebung des Dorfes zur Stadt eine solche große Mauer, wie die jüngere war, zu verteidigen. Auch die Tatsache stützt unsere Anschauung, daß das Gartentor „neues Tor" hieß und jüngere Bauart zeigt, als z. B. das „Tübinger Tor"; ferner, daß die obere und die untere Wilhelmstraße von der Marienkirche an verschieden benannt waren. Auch die Verlängerung der Metzgerstraße über die Marienkirche hinaus ist anders benannt, sie heißt Kirchstraße. Ebenso spricht das gleichbleibende Schema der Erweiterung, das beides Mal wieder dieselbe Umrißform der Stadt wie bei der ersten Ummauerung ergibt, dafür.

Wir können die zweimalige Ummauerung nicht an Hand von Mauerresten beweisen, aber sie scheint uns doch nach dem Angeführten sehr wahrscheinlich zu sein. Ein Beweis wären einwandfreie Fundamentfunde. Solche wurden aber bis jetzt noch nie gemacht, oder kamen wenigstens nicht zu meiner Kenntnis. — Auf die Zeit der Abwehr Raspes folgte eine Zeit der Macht und Bedeutung für Reutlingen. Eine Stärkung der Wirtschaft war die Folge, und diese erlaubte eine Erweiterung der Stadt. In diesem neuen Rahmen der jüngeren Mauer blieb die Stadt bis zur Einverleibung durch Württemberg. Das darauf folgende und dadurch bedingte rasche Wachstum der Stadt zeigt die Karte 8.

Da wir keine Zusammenfassung der Erweiterung durch eine Mauer mehr haben, lassen sich auch keine so klaren Zonen mehr unterscheiden. Die Karte 8 wurde nach den jeweiligen Stadtplänen ergänzt. Wir sehen, daß bis zum Jahre 1842, (1842 weil eben aus diesem Jahre gerade ein Stadtplan vorliegt), die Erweiterung des besiedelten Raumes unbedeutend ist. Eine Karte, die etwa das Reutlingen von 1840 zeigen würde, ließe uns erkennen, wie der Stadtgraben entlang der Gartenstraße und der Karlsstraße bis zur Wilhelmsstraße zugeschüttet worden war, und auf ihm Häuser gebaut wurden. Auch entlang der Albstraße war das eine oder andere Haus zwischen den Häusern der alten Albvorstadt entstanden. Erst die senkrechte Schraffur der

Karte 8, die die Stadterweiterung bis 1891 zeigt, ist etwas reichlicher vertreten. — Der Hauptzuwachs fällt aber in die Zeit nach 1871, in die Zeit des wirtschaftlichen Aufstiegs nach dem Kriege von 1871, in die Zeit, in der sich die erst 1860 eröffnete Eisenbahn auszuwirken beginnt.

Bis 1871 war die bedeutende Umänderung des Charakters der Stadt durch die Bahnanlagen schon zum Teil erfolgt. Der Stadtgraben war in der Gegend des Tübinger Tors zugeschüttet, aber immer noch von der Wilhelm- bis zur Gerberstraße und von der Rebentalstraße bis zum Burgplatz offen. Entlang der Kaiserstraße, damals noch durch den kleinen oder Hundsgraben bezeichnet und links der Echaz zwischen oberer und Tübinger Vorstadt und um die Wernerstraße, beginnen weitere Häuser zu entstehen. In den Jahren von 1870—1890 aber wird der ganze Rest des auf Karte 8 senkrecht schraffierten Teiles von Reutlingen erbaut. Die nordöstliche und östliche Neustadt bis zur Bismarckstraße und Leonhardtstraße, die ganze südöstliche Neustadt Reutlingens bis zum Fuß der Vorberge des Georgenbergs, das Gebiet der Tübingerstraße bis zum Bahnübergang und die Straße unter den Linden im Rahmen der alten Vorstadt waren in ihren Grundzügen festgelegt und, allerdings noch durch größere Lücken unterbrochen, der Ueberbauung anheim gefallen. Reutlingen hatte sich damals noch nicht auf die Hänge des Echaztales ausgebreitet und war noch auf den Talboden selbst beschränkt. Die Bebauung und die Erweiterung Reutlingens bis zum Jahre 1909 findet ihren bezeichnendsten Zug in der Erweiterung gegen Betzingen hin. Dieses selbst wird im Jahre 1907 eingemeindet, die großen Fabrikanlagen von Gminder und Emil Adolff füllen den Raum zwischen der Stadt und dem neu angegliederten alten Dorf. Der Rest der Neustadt wird in diesem Zeitraum von 1890—1909 angelegt und die Lücken im älteren Teile der Neustadt geschlossen. Die ersten Häuser beginnen die Hügelflächen zu beiden Seiten der Echaz zu erklimmen.

Die nächste Periode, von 1909—1928, zerfällt in drei Abschnitte. Der erste zeigt die rege Bautätigkeit bis zum großen Kriege, dann erfolgt eine Periode des Stillstandes der Stadterweiterung, die, nach dem Kriege durch die Inflation nochmals unterbrochen, eine rasche Erweiterung im Gefolge hatte. Die ganze Periode wird gekennzeichnet durch weitere Ausfüllung der Baulücken im bisherigen Gebiet der Stadt, besonders gegen Betzingen hin und die weitere Bebauung der Hügelflächen mit meist Landhaus- oder villenartigen Gebäuden. Die „Siedlungen" fallen mit Ausnahme des Gmindersdorfes alle in diese Zeit, besonders aber in das letzte Drittel nach dem Kriege; nur die sogenannte Gartenstadt, eine siedlungsähnliche Villenkolonie am Fuße des Georgenberges, stammt ebenfalls aus Vorkriegszeiten.

Bei der Betrachtung der Straßen und ihrer Führung müssen wir wieder zwischen Altstadt und Neustadt unterscheiden. Die Straßenführung der heutigen Altstadt haben wir in den wichtigsten Gegensätzen bereits vorweggenommen. Der älteste Teil Reutlingens mit seinen krummen Gäßchen ist uns bekannt. An seinem Rande entlang führt die Hauptstraße der Stadt, den Marktplatz berührend. Ihr ungefähr parallel läuft, sich auf dem Albtorplatz aber mit ihr vereinigend, die Metzger- und Kirchstraße. Senkrecht zu Beiden bis zur Gartenstraße ziehen untereinander parallele Quergäßchen und ergeben

so ein für die nordöstliche Altstadt bezeichnendes Bild kleiner etwa rechtwinkliger Häuserblöcke (s. Karte 7). Der Rest der neueren Altstadt, der südöstliche Teil, wie ich im Gegensatz zu dem ältesten Teil Reutlingens sagen möchte, zeigt auf den ersten Blick keine so regelmäßige Anlage. Wohl findet sich eine, wenigstens am Marktplatz bis zum früheren Mühltor durchgehende Längsstraße, die Kanzleistraße, ansetzend am ältesten Teil Reutlingens; aber das Querstraßensystem ist nicht so regelmäßig und rechtwinklig entwickelt wie im nordöstlichen Teil der Stadt. Die hier im Bogen der Echaz parallel laufende Stadtmauer verursacht diese Abweichung vom rechtwinkligen Blocksystem. Doch sind diese Teile immer noch, namentlich in der Stellung der Häuser zur Straße, deutlich vom mehr dörflichen, ältesten Kern Reutlingens zu unterscheiden.

Die Straße von Sickenhausen über den Opferstein und ihre Fortsetzung unter den Linden zur Wilhelmstraße und Albstraße gibt mit ihrer Richtung den Ausschlag für die Richtung der Neustadtstraßen im NO der Stadt. Der Größe nach ziemlich regelmäßige, meist rechteckige Häuserblöcke, werden von breiten, eben verlaufenden Straßen durchzogen. Es ist eine Fortsetzung der Anlage der Altstadt zwischen Wilhelm- und Gartenstraße in vergrößertem Maßstab. Nur die Burgstraße, schon vor der Bebauung vorhanden, zieht schräg durch die rechtwinkligen Häuserblöcke. Die südwestlich von der Linie unter den Linden—Wilhelmstraße—Albstraße liegenden Teile der Stadt finden ihre bestimmende Richtung im Zug der Tübingerstraße—Lederstraße—Lindachstraße. Er ist die Hauptrichtung des Echaztales und trifft die Linie Wilhelmstraße—Albstraße bei der „Insel" unter einem spitzen Winkel. Es ist die in ihrer Bedeutung sich erst langsam durchsetzende, neue Hauptaxe des Reutlinger Grundrisses im Gegensatz zur älteren der Alb- und Wilhelmstraße. Auch zu ihr finden sich senkrechte Querstraßen, doch nur in der Gegend um die Fizionstraße und dem neueren Teil Betzingens, dessen altbäuerlicher Kern im Grundriß mit seiner unregelmäßigen Straßenführung klar zu erkennen ist.

Waren wir bisher mit unserer Betrachtung auf der Talsohle geblieben, so finden wir natürlich im Folgenden an den Hängen des Echaztales keine rechtwinkligen Baublöcke mehr. Die Straßen passen sich dem Gelände an und erklimmen mehr oder weniger gewunden und in Serpentinen die Höhe des Hügellandes, das wir unter dem Namen südliches Albvorland kennen lernten. Die dabei zu überwindenden Steigungen sind zum Teil sehr beträchtlich. Auf der Fläche des Albvorlandes selbst finden wir eine so lockere Besiedelung, daß sich nur selten, etwa an der Ringelbachstraße oder in der Sickenhäuserfiedlung, oder in Betzingen bereits geschlossene Häuserblöcke entwickeln konnten.

c) Aufriß.

„Sinn und Bedeutung bekommt die Grundrißbetrachtung erst im Zusammenhang mit der Bebauung. Art und Gestaltung der Gebäude und ihre Stellung zueinander ergeben das Stadtbild." (116, 9.) Auch Muesmann sagt sehr treffend (107, 53): „Unsere Siedlungen, Dörfer, Städtchen, Städte, — sind in ihrer baulichen Erscheinung der sinnfällige Ausdruck ihres inneren Lebens. Die Art des Wohnens der Menschen, die Art ihres Erwerbs und die aus dem Zusammenleben der Menschen sich ergebenden öffentlichen Betätigungen, alle haben sie ihren eigenen, baulichen Ausdruck. Die Gesamtheit dieser baulichen Ausdrucksformen bestimmt das Bild einer Siedlung." Die vorhandenen Führer und kunstgeschichtlichen Abhandlungen geben im allgemeinen nur Schilderungen einiger hervorragender Gebäude, meist stark geschichtlich gehalten.

Blicken wir von einem hervorragenden Standort, etwa vom Turm der Marienkirche über die Stadt, so fällt uns im Gewirr der Dächer und Straßen klar und deutlich der Altstadtkern auf. Viele hohe Giebel, wenig Grün dazwischen, also dichte Bebauung, kennzeichnen ihn. Demnächst fallen am stärksten die vielen Fabrikschlote auf. Hauptsächlich entlang der Echaz oberhalb und unterhalb der Altstadt ziehen sie in dichter Reihe. Fabriken, jedoch meist ohne Schlote, Häuser mit viel Gärten dazwischen, füllen den Rest des Talbodens und bilden so die Neustadt, in der die Mietshäuser überwiegen. An den Hängen aber wird die Besiedlung noch lockerer und zeigt uns freundliche Villen, alle inmitten von größeren oder kleineren Gärten. Die Karte 9 zeigt uns diese Bebauungstypen nach acht Gruppen geordnet.

Die Altstadt wird durch zwei Hausformen beherrscht, durch das Giebel- und das Traufenhaus, die bekanntlich nach der jeweils der Straße zugekehrten Seite unterschieden werden. Die Lage der Haustüre als zweites Unterscheidungsmerkmal heranzuziehen, geht hier nicht an, da z. B. die Häuser der Wilhelmstraße ohne Ausnahme ihre Giebelseite zur Straße kehren, also eindeutig als Giebelhäuser erscheinen, ihr Eingang liegt jedoch oft in kleinen schmalen Sackgassen, die sich zwischen die Häuser einschieben, oder mündet er in die Seitenstraßen. Oft gehen die Grundstücke auch durch bis zur Metzgerstraße, sodaß die ganze Waren-Zu- und Abfuhr sich hier vollzieht und auch die Haustüre hier liegt. Nur in der oberen Wilhelmstraße findet sich die Haustüre häufiger auch gegen die Hauptstraße.

Bei der Frage nach dem Alter dieser Hausformen, müssen wir von unserem Reutlinger Standpunkt aus sagen, daß sie wohl beide gleich alt sind. Die Karte 9 zeigt, wie an den Hauptstraßen durchweg Giebelhäuser auftreten. Ich fasse dies als eine rein technische Notwendigkeit auf. In den Hauptstraßen, wo die Krämer der alten Reichsstadt ihre Gewölbe hatten, wollten möglichst alle irgendwie Handeltreibenden ihr Haus erstellen. Mit der Hausform der schmalen und sehr tiefen Giebelhäuser lassen sich aber sehr viel mehr Häuser entlang einer Straße anreihen, wie mit den meist mit einer längeren Front und geringeren Tiefe ausgestatteten Traufenhäusern. Diese treten an wichtigeren Straßen dann auch nur als hohe, schmale Formen dann auf,

wenn der Häuserblock, etwa zwischen zwei gleichwichtigen Straßen gelegen, für zwei Reihen Giebelhäuser nicht tief genug war. Diese letzteren Verhältnisse zeigt Karte 9 an der Kanzlei- und Museumsstraße, nahe bei der Oberamteistraße, die ebenso den Drang der Masse an eine bevorzugte Straße erkennen lassen. In den Nebenstraßen, wo es auf den Platz nicht so genau ankam, wo auch noch kleinere Gärten eingestreut waren, finden wir das Traufenhaus vorherrschend. Ganz allgemein gesprochen, ist aber das Giebelhaus häufiger vertreten als das Traufenhaus; es ist nicht so, daß wenn tatsächlich Platz für ein Traufenhaus vorhanden war, nun auch wirklich unter allen Umständen eines gebaut wurde.

Die Höhe der Altstadthäuser schwankt in ziemlich großen Grenzen. Wir finden, das Erdgeschoß, welches in der Wilhelmstraße Läden und in den Nebenstraßen meist Werkstätten oder Wirtschaftsräume, seltener Wohnräume enthält, miteingerechnet, zwei bis vierstöckige Häuser in buntem Wechsel. Die Mehrzahl, besonders in den Hauptstraßen, dürften drei Stockwerke bis zum Ansatz des Daches gerechnet, aufweisen. Damit ist aber das bewohnte Haus noch nicht zu Ende. Meist sind in die früher als Speicherräume dienenden folgenden zwei bis drei Stockwerke ebenfalls noch Wohnungen eingebaut, sodaß wir oft auf vier bis fünf bewohnte Stockwerke und ein bis zwei Speicherstockwerke kommen. Der Giebel ist hier und da leicht abgewalmt.

Der Marktplatz selbst fällt durch eine Anzahl etwas stattlicherer Häuser auf. Vielleicht sehen wir hier Reste von den z. B. in Ulm so schön erhaltenen Patrizierhäusern, die in Reutlingen ganz fehlen. Dies ist wohl eine Folge des großen Brandes nach dem die Häuser in allereinfachstem Stil notdürftig so rasch als möglich wieder errichtet wurden und erst nach und nach durch bessere Bauten ersetzt wurden.

Drei Berufe änderten die Normalform des Reutlinger Altstadthauses entsprechend ihren Bedürfnissen ab. Zwei davon, Weingärtner und Bauern oder Karcher, wie sie in den alten Urkunden benannt werden, treten mit ihren Hausformen meist als untrennbare Mischformen auf, da der Weingärtner meist auch Landwirt und der Landwirt Weingärtner war. Das Bauernhaus städtischen Gepräges fällt durch sein Scheunentor, in einzelnen Fällen auch durch die Anlage eines echten Hofes auf. Es ist heute nur noch in wenigen Fällen erhalten. Besonders in der Gegend um die Weingärtnerstraße und die Federnseestraße. Meist ist die ehemalige Scheuer zur Werkstatt geworden oder dient sie als Kraftwagenhalle oder zu ähnlichen Zwecken.

Das Weingärtnerhaus unterscheidet sich davon hauptsächlich dadurch, daß der Keller mit einer meist rundbogigen Tür unmittelbar gegen die Straße geht. Daneben besitzt es ebenfalls Scheuer und Stallung, letztere wenigstens für Kleinvieh. Wir finden es hauptsächlich in der Weingärtner- und Lindenstraße. Die großen Kellereien der heutigen Weinhandlungen finden sich dagegen unter den ehemaligen Klosterhöfen und Spitalgebäuden als riesige, tiefgehende Anlagen.

Die handwerksmäßige Gerberei hat gerade in den Tagen, da diese Arbeit entstand, mit ihrem letzten Betrieb aufgehört. An ihre Stelle sind schon längst Großbetriebe, Fabriken, getreten. Aber wir finden noch hie und da die

alten Gerberhäuser mit den eigenartigen Lohkäsständen*). In der Gerberstraße zwar sind sie auf die hintersten Winkel der Höfe beschränkt, aber an der Echaz entlang sehen wir in einigen Höfen wohlerhaltene Anlagen, die während des Krieges noch in vollem Betrieb waren. Zur Zeit der Kohlenknappheit war der „Lohkäs" als Nebenerzeugnis dieser Betriebe ein beliebtes Brennmaterial. Es ist erstaunlich, wie rasch die allerdings leicht aus Holz erbauten Lohkässtände aus dem Bild der Stadt verschwinden. Ein zweites bezeichnendes Merkmal des früheren Gerberhauses sind die mit kreuzweisem, schwerem Balkenwerk versehenen Laubengänge vor jedem Stockwerk, die sich fast immer auf der Rückseite der Häuser, aber nur gegen Süden, befinden und Trockenplätze für die Häute waren.

Der Bauart nach sind sämtliche Altstadthäuser Fachwerkbauten, doch ist das Balkenwerk heute meist unter einer mehr oder weniger grauen Schicht von Verputz verborgen.

Erst in neuerer Zeit kommt der Zug nach freudigeren Farben mehr zur Geltung und so sehen wir namentlich in der Wilhelmstraße und am Marktplatz manch farbenfroh verputztes Haus. Die hierin liegende Gefahr, daß unpassende und unschöne Farben nebeneinander zu stehen kommen, ist bisher glücklich vermieden worden. Daß Altreutlingen auch malerische Winkel birgt und seine ihm eigene Romantik in dem Getriebe der modernen Industriestadt bewahrt hat, ist sehr erfreulich. Wer würde nicht gerne einen Augenblick in dem Hasten der Hauptgeschäftsstraße stille stehen, um einen ehrfurchtsvollen Blick auf das Wahrzeichen der Stadt, den Turm von St. Marien zu werfen?

Die übrigen Formen der Karte 9 sind in ihrem Gebiet jeweils nur „vorherrschend", eingestreut finden sich die verschiedensten anderen Formen. Sie bieten weder das fesselnde und schöne Bild der Altstadt noch deren abwechselnde Mannigfaltigkeit. Sie seien daher kürzer gekennzeichnet.

Zunächst die Villen. Sie sind fast ganz auf die Hänge der Achalm, des Georgenbergs und des Schieferbergs beschränkt und finden sich weiterhin nur vereinzelnt in den Neustadtteilen des Talbodens. Die nächste Form, das ältere Betzinger Bauernhaus findet sich nur dort und zeigt uns den Kern des alten Dorfes an, um den sich das neuere Betzinger Bauernhaus konzentrisch anschließt. Die punktiert bezeichneten Teile der Karte zeigen das Verbreitungsgebiet des Neustadthauses, das in den verschiedensten Formen des Miethauses auftritt.

Eine besondere Gruppe stellen die Siedlungen dar. Auffallend sind sie als Anhäufungen meist nur einer oder weniger Hausformen, bei denen jedes Haus von einem kleinen Garten umgeben ist, die wiederum alle von den gleichen Zäunen umfriedet sind. Sie sind Massenware, meist auf Billigkeit zugeschnitten und, abgesehen von den in bezeichnender Form hier fehlenden Arbeiterkolonien, alle Nachkriegserscheinungen, hervorgerufen durch die Bausparidee und den Drang zum billigen Eigenheim.

*) Lohkäse sind in runden, kupfernen Formen von etwa 20 Zentimeter Durchmesser und 8 Zentimeter Höhe mit bloßen Füßen geformte scheibenförmige Kuchen aus Lohe, die auf den „Lohkäsständen" während des Sommers zum Trocknen aufgestellt wurden und wie Torf brannten.

Die letzte Form umfaßt die Industriebauten und Lagerplätze. Für sie ist hauptsächlich das Gebiet zu beiden Seiten der Echaz, also die Wasserkraft, oder günstige Lage zu den Bahnanlagen maßgebend, doch finden wir gerade in Reutlingen eigentlich überall Fabriken und können bei jenen „bevorzugten" Gebieten nur von besonderer Anhäufung derselben reden. Näheres darüber in dem Abschnitt über Handel und Gewerbe.

Die öffentlichen Gebäude nehmen in Reutlingen eine bedeutendere Stellung ein, als in den übrigen gleichartigen und gleich großen Städten Württembergs. Abgesehen etwa von Ludwigsburg mit seinem Schloß und seinen Kasernen und Tübingen mit seinen Universitätsbauten ist Reutlingen besonders reich ausgestattet, da es bis vor der Revolution von 1918 Sitz der Kreisregierung des Schwarzwaldkreises war und infolgedessen auch heute noch Mittelpunkt einer ganzen Anzahl verschiedener Verwaltungsbezirke (s. weiter unten) ist. Alle diese Bauten liegen über das ganze Gebiet der Stadt zerstreut, gekrönt von der Stadt herrlichstem Bau, der hochragenden Marienkirche.

Die Zahl der Häuser ersehen wir aus den Tabellen 4 und 5. Der Herzog von Urach (Lit. 21) gibt folgende Zahlenangaben, allerdings leider ohne Betzingen.

Tab. 4.

Zahl der Häuser von Reutlingen ohne Betzingen.

Jahr	Zahl der Gebäude	Behausungsziffer*)
1798	900	?
1824	920	ca. 9,2
1849	1377	9,1
1875	1356	11,2
1890	1598	11,6
1900	1798	12,0
d. h. in rund 100 Jahren rund verdoppelt.		
1911	2387	10,9
1920	2633	9,9

*) Einwohner/Gebäude = Behausungsziffer.

Die Zahlen Reutlingens mit Betzingen und die einiger anderer Städte zum Vergleich nach der Volkszählung von 1925 gibt uns folgende Tab. 5, allerdings sind diese Zahlen mit obigen nur bedingt vergleichbar, da sie nur Wohngebäude enthalten.

Tab. 5.

Zahl der Gebäude mit Wohnungen 1925.

Groß-Stuttgart	21 956
Ulm	5 327
Heilbronn	4 121
Eßlingen	4 059
Reutlingen	3 619
Ludwigsburg	3 189
Göppingen	2 352
Tübingen	1 914

d) Bevölkerung.

Der Siedlungsgeograph wird die Bevölkerung bei der Betrachtung des Stadtbildes nicht außer Acht lassen dürfen. Betrachten wir sie zunächst rein zahlenmäßig (Bild 10). Die Zahlen für die Jahre 1300—1600 (nach Lit. 21), d. h. genauer die Zahl für das Jahr 1300 ist mehr als unsicher. Zuverlässige Angaben haben wir erst seit dem Jahre 1600. Wir finden ein steiles Ansteigen bis zum 30jährigen Krieg, der auch in Reutlingen eine starke Bevölkerungsverminderung im Gefolge hatte, zumal sich bei der Angabe von 1649 zweifellos die sehr vielen vom offenen Lande zugezogenen und inzwischen in der Stadt seßhaft gewordenen Bauern oder sonstige Zuzügler befinden. Die Zahl steigt bis zum Jahre 1803 auf 7755, um bereits 1843 12 743 zu betragen. Dann machen sich aber die 48er Jahre geltend, sie leiten einen leichten Rückschlag ein. Die Bevölkerungszahl fällt auf 12367 im Jahr 1855, um 1861 13 479 zu erreichen. Ein nochmaliger kleiner Stillstand, rasch durch die endliche Eröffnung der Eisenbahnverbindung behoben, läßt die Einwohnerzahl im Jahre 1900 auf 21 497 hinaufschnellen. 1910, nach der Eingemeindung Betzingens, die im Jahre 1907 erfolgte, (mit rund 3300 Einwohnern), sind es bereits 29 763. Der Krieg bringt einen Rückgang auf 26 843 im Jahre 1917. Bis 1925 ist die Zahl auf 30 259 gestiegen. Heute beträgt sie auf Grund einer Berechnung nach der Zunahme der Wahlberechtigten rd. 33 000. Lehrreiches bietet ein Vergleich Reutlingens mit Heilbronn. Wir sehen dabei, wie Heilbronn 1843 noch kleiner als Reutlingen war, wie es dann aber, bedingt namentlich durch die frühere Angliederung an das Eisenbahnnetz und die bessere Verkehrslage überhaupt, Reutlingen rasch hinter sich läßt. Seltsamerweise hat Heilbronn auch während des Krieges keinerlei Rückgang zu verzeichnen, wohl aber scheint sich neuerdings im Gegensatz zu Reutlingen das Wachstumstempo verringert zu haben. Reutlingen steht heute der Einwohnerzahl nach an fünfter Stelle in Württemberg. Die Tab. 6 gibt hierzu die zahlenmäßigen Werte nach der Volkszählung von 1925.

Tab. 6.

Wohnbevölkerung der größeren württembergischen Städte nach dem Stand vom 16. Juni 1925.

Stuttgart Stadt	206 328	
Stuttgart (Groß)	341 967	13 Vororte
Ulm Stadt	51 673	
Ulm (Groß)	59 357	4 Vororte
Eßlingen Stadt	27 378	
Eßlingen (Rest)	40 562	—
Heilbronn	45 520	—
Reutlingen Stadt	26 668	
Reutlingen und Betzingen	30 501	1 Vorort
Ludwigsburg Stadt	23 770	
Ludwigsburg (Rest)	30 023	—
Göppingen	22 017	—
Tübingen	20 276	—

Daß das Wachstum Reutlingens nicht nur auf natürlicher Bevölkerungsvermehrung beruhen kann, ist klar. Die Tab. 7 gibt uns einige Zahlen über das Verhältnis von Ortsbürtigen zu zugewanderten während der Jahre 1895—1905. Woher die Zugewanderten kommen, ließ sich leider nicht feststellen.

Tab. 7.

Ortsbürtigkeit für Reutlingen ohne Betzingen.

Jahr	Bevölkerung	Ortsbürtige
1895	19 822	11 177
1900	21 494	11 619
1905	23 848	12 234

Die Zahlen der Tab. 7 zeigen uns, daß es sich um beträchtliche Mengen Zuwanderer handeln muß. 1905 war beinahe die Hälfte der Bölkerung nicht ortsbürtig! Ja, diese Tatsache verstärkt sich immer mehr, wie uns die Zahlen von 1895 und 1900 beweisen. Die „Stadtmenschen" kleben mit Hilfe der verbesserten Verkehrsbedingungen und der ganzen Art des Lebenserwerbs nicht mehr an der Scholle, wie der Bauer, der seine Aecker und Wiesen nicht wechseln kann, wie der Arbeiter oder Angestellte seine Brotstelle. — Daß Reutlingen auch ohne Zuzug von außen wachsen würde, also Geburtenüberschuß aufweist, zeigt Tab. 8. Ob dieser Geburtenüberschuß gemäß den Verhältnissen im Reich zurückgeht, läßt sich aus dem kurzen Zeitraum von 5 Jahren leider nicht nachweisen, da längere Zahlenreihen für Reutlingen nicht zu bekommen sind. Die letzte Spalte gibt Vergleichszahlen für das Deutsche Reich.

Tab. 8.

Geburten und Sterbefälle 1924—1928.

Jahr	Reutlg. u. Betzing.		Reutl. u. Betz.	Auf 1000 Einwohner kamen mehr Geborene als Gestorbene	
	Geburten	Sterbefälle	Geburten-überschuß	Reutlingen	D. Reich
1924	401	389	12	0,4	8,3
1925	420	387	33	1,1	8,8
1926	424	368	56	1,8	7,9
1927	373	406	–33	–1,1	6,4
1928	409	375	34	1,1	7,0

Tab. 9.

Berufsaufbau der Reutlinger Bevölkerung in % der Berufsangehörigen (Erwerbstätige und Ernährte).

Jahr	Reutling. ohne Betzingen	Württbg.	D. Reich	Jahr	Reutling. ohne Betzingen	Württbg.	D. Reich
A. Land- und Forstwirtschaft				D. Pers. Dienst und Lohnarbeit			
1882	14,3	48,2	42,5	1882	0,8	0,6	2,1
1895	12,7	45,1	35,8	1895	0,3	0,6	1,7
1907	8,5	37,7	28,6	1907	—,—	0,5	1,3
1925	5,6	33,0	23,0	1925	3,4	2,4	3,1
B. Industrie und Bauwesen				E. Öffentlicher Dienst			
1882	55,0	34,4	35,5	1882	6,1	4,9	4,9
1895	58,2	34,9	39,1	1895	5,9	5,3	5,5
1907	63,8	40,0	42,8	1907	—,—	5,3	5,5
1925	58,8	40,0	41,3	1925	5,6	4,4	5,1
C. Handel und Gewerbe				F. Ohne Beruf			
1882	13,4	7,3	10,0	1882	10,4	4,6	5,0
1895	12,7	8,9	11,5	1895	10,2	6,1	6,4
1907	12,4	9,6	13,4	1907	9,1	6,9	8,4
1925	15,4	11,6	16,9	1925	10,8	8,6	10,6

(Für das Jahr 1925 gelten die Zahlen für Reutlingen mit Betzingen)

Die vorstehende Tab. 9 zeigt uns die Erwerbsverhältnisse der Reutlinger Bevölkerung. Vorausschickend müssen wir dabei beachten, daß die Zahlen von 1925, namentlich für den Posten B ungenau sein dürften, da die Zählung von 1925 nach einer anderen Einteilung der Berufsklassen erfolgte, als die vorhergehenden, die Umrechnung aber nur innerhalb gewisser Fehlergrenzen möglich war. Immerhin wird der Sinn und die Richtung einer Verschiebung innerhalb einer Berufsgruppe dadurch kaum beeinflußt. Bekannt ist uns bereits, daß Reutlingen heute Industriestadt ist. Bereits 1882 lebten 55 % seiner berufstätigen Bevölkerung von industrieller Tätigkeit. Das steht sowohl über dem Durchschnitt Württembergs wie auch des Deutschen Reiches. In

den Jahren 1895 sind es schon 58,2 % und 1907 gar 63,8 %. Handel und Gewerbe sind 1882 mit 13,4 % vertreten und gingen seither auf 12,7 und 12,4 % zurück. Das ist mit der Verdrängung der handwerklichen Arbeit durch die maschinelle, großindustrielle Arbeitsweise in Zusammenhang zu bringen. Es ist der Rückgang des Handwerks. Noch stärkeren Rückgang zeigen die Zahlen für Landwirtschaft und Forstwirtschaft. Das mag zum Teil daher kommen, daß das bäuerliche Betzingen in diesen Zahlen nicht enthalten ist. Die Spalte „öffentlicher Dienst" zeigt ein leichtes Ansteigen, ebenso die Zahlen der Leute ohne Beruf. Auffallend sind nun die Zahlen für 1925. Haben hier tatsächlich Fehler die Schuld, so könnten sie nur unter B und C zu suchen sein. Da aber A, das davon unabhängig ist, weiter abnimmt, so scheint der Sinn der Verschiebung zu stimmen. Wir müßten bei der Abnahme der Zahl der Arbeiter nicht an einen Rückgang der Industrie oder an ein verhältnismäßig rascheres Ansteigen anderer Berufsgruppen denken, sondern an die weitgehende Ersetzung menschlicher Arbeitskraft durch Maschinen. Ein vermutliches Weiterschreiten der Industrialisierung zeigt sich ja auch an dem Ansteigen des Handels und der Abnahme der Zahlen für Land- und Forstwirtschaft und der Taglöhner.

Fragen wir uns nun, wie diese Bevölkerung Reutlingens im Gebiet der Stadt verteilt ist. Von vorneherein läßt sich erhebliche Ungleichheit vermuten; denn wir sahen bei Betrachtung des Aufrisses bereits, wie die Häuser der Altstadt dichter, enger zusammenrücken, wie die der Neustadtteile.

Karte 11 zeigt uns die Wohndichte in Reutlingen. Es sind in sechs Gruppen die jeweiligen Verhältnisse von Einwohnerzahl zu Hektarzahl eingetragen. Je dichter die Besiedelung, desto dunkler der Farbton. Bei den z. T. erst nach 1925 aufgebauten „Siedlungen" war es mir nicht immer möglich, die Zahlenwerte genau zu berechnen, doch lassen die 6 Gruppen ja einen gewissen Spielraum, sodaß sich diese kleinen Fehler auf der Karte sicher nicht mehr bemerkbar machen.

Der Altstadtkern fällt durch seine dichte Besiedlung sofort ins Auge. Auffallend ist die dünnere Besiedlung der rechten unteren Wilhelmstraße. Es sind dies jene Geschäftshäuser, die z. T. bis in die Metzgerstraße durch gehen, die nur vorne an der Wilhelmstraße Wohnungen bergen, an die sich nach hinten Nebengebäude, Hofraum und Gärten anschließen. Oft ist auch der erste Stock dieser Häuser noch mit zum Geschäft verwandt oder wenigstens Lagerraum. Wir haben hier die Anfänge einer Art Citybildung, dadurch begünstigt, daß das ziemlich bedeutende Geschäftsleben Reutlingens in einigen wenigen Straßen zusammengedrängt ist, und daß gerade hier in diesem Fall sich hinter der Häuserzeile der Wilhelmstraße entlang der Metzgerstraße nur wenige Wohnhäuser befinden. Die linke Seite der unteren Wilhelmstraße zeigt diese Erscheinung nicht. Wir sahen, daß z. Zt. der Stadtgründung die heutige Wilhelmstraße vermutlich an Teilen der älteren Siedlung entlang geführt wurde. Rechts der Straße war daher unverbauter, freier Raum, links davon stieß man mehr oder weniger bald auf die schon lange stehenden älteren Häuser, hatte also nicht die Möglichkeit derartige Hofräume und Lagerplätze zu schaffen wie rechts der Straße. Außerdem finden sich an der

Rückseite im Gegensatz zur Metzgerstraße durchaus Wohnhäuser. Dies dürfte der letzte Grund für die heutigen Erscheinungen sein. Der kleinere, helle Fleck auf der Karte 11 nördlich der Marienkirche ist bedingt durch die weitläufig gebauten Häuser mit dazwischenliegendem Garten des ehemaligen Zwiefalterhofs. Ebenso tritt das Gebiet des ehemaligen Barfüßerklosters, des heutigen Gymnasiums, als dünn besiedelter Häuserblock in Erscheinung.

Man kann im Uebrigen bei der Altstadt drei Zonen unterscheiden. Die Partien des ältesten Teils um Gerber- und Hofstattstraße einerseits und die Häuserblöcke um Weingärtner- und Lindenstraße andererseits treten als Gegenden dichtester Besiedelung auf. Dazwischen liegt der übrige Teil der Altstadt mit seiner meist weniger dicht besiedelten Fläche. Die höchsten Werte, um die Rukulenstraße gelegen, zugleich die höchsten in ganz Reutlingen, gehen bis 1675 Einwohner pro Hektar.

Das Gebiet zwischen Altstadt-Beutterstraße einerseits, Kaiser- und Wörthstraße andererseits hebt sich ebenfalls durch dichtere Besiedelung aus den Neustadtteilen heraus, ebenso das Gebiet um Tübinger-, Fizion- und Ottilienstraße.

Die Hauptansammlungen von Industriebauten zeigen sich als helle, schwach besiedelte Fläche in dem Gesamtbild. So durchzieht entlang der Echaz eine dünner besiedelte Zone, die zwischen Kaiser-, Wörth- und Beutterstraße mit Altstadt gelegenen Blöcke dichterer Besiedlung. Dies Gebiet ist im übrigen alles andere als einheitlich. Dichter besiedelte Häuserblöcke wechseln mit weniger dicht besiedelten, aber der Gesamteindruck hebt es doch über seine Umgebung heraus. Dabei erreicht es keine so hohen Werte wie das Gebiet um Fizion- und Ottilienstraße. Dieses ist aber dafür auch kleiner. Es treten dort Werte von über 400 Einwohnern pro Hektar auf, also Zahlen, die der höchsten Gruppe angehören. Der Stadtteil Betzingen geht im allgemeinen nicht über Werte wie 200 Einwohner pro Hektar hinaus. Nur einige wenige Häuserblöcke der gegen die Gminderschen Fabriken hinziehenden Betzinger Neustadtteile zeigen Werte bis zu 300 Einwohner. Allgemein ist hier jedoch zu bemerken, daß die Werte der Gruppe über 400 Einwohner häufig bis 700 und 800 steigen können. Zum Vergleich seien aus Lit. 116, 34 einige Zahlen gegeben. So zeigt das Altstadtgebiet von Stuttgart eine Höchstdichte von nahezu 4000! Heilbronn dagegen von 480 E./Hektar. Reutlingen hält hier eine mittlere Linie ein.

e) Innerstädtischer Verkehr.

Die Reutlinger Straßen sind im allgemeinen tot. Während den Arbeitszeiten der Industrie und der Geschäfte pflegen wenig Menschen unterwegs zu sein, der Reutlinger ist zu fleißig um spazieren zu gehen. Nur morgens, dann über die Mittagszeit und abends setzt ein reges Kommen und Gehen in den Verkehrsstraßen der Stadt ein. Morgens, wenn Zug auf Zug Arbeitermassen in die Stadt ausströmt, wälzt sich für kurze Zeit ein Strom von Menschen vom Bahnhof durch die Stadt. Dazu kommen die in der Stadt

selbst wohnenden Arbeiter, die alle etwa um dieselbe Zeit ihrer Arbeitsstätte zueilen. Ueber die Mittagszeit wiederholt sich diese Erscheinung, nur dauert es länger, da die auswärtigen Arbeiter nicht alle über Mittag nach Hause fahren können und während dieser Zeit die Straßen der Stadt bevölkern. Abends verteilt sich ebenfalls der Strom des Verkehrs über eine längere Zeit; da erstens nicht alle Geschäfte gleichzeitig schließen und auch um diese Zeit die Hauptverkaufszeit für die Ladengeschäfte gekommen ist. Kurz nach 20 Uhr ist aber die gewöhnliche Ruhe in den Straßen der Stadt wieder vorhanden und hält an bis zum kommenden Morgen.

Die Schnittpunkte des Hauptverkehrs, bevölkert von diesen Arbeitermassen zu Fuß oder zu Rad, gebildet aus dem Innenstadtverkehr der Autos und Wagen, aus dem Vorortsverkehr dieser Beförderungsmittel und den Straßenbahnen und aus dem durchgehenden, aber immer noch verhältnismäßig geringen Fernverkehr, sind die Straßenkreuzungen am Karlsplatz und Burgplatz. Der Hauptverkehr spielt sich am Karlsplatz ab. Die Karte Nr. 12 bringt dies zum Ausdruck. Ueber den Karlsplatz geht die Hauptverkehrsstraße vom unteren Neckartal nach Tübingen, sie stößt hier mit der örtlichen Hauptverkehrsstraße, die vom Güterbahnhof und von den Fabriken der unteren Vorstadt heraufführt (unter den Linden) zusammen. Ueber ihn geht der gesamte Verkehr vom und zum Hauptbahnhof. Hier mündet außerdem die Wilhelmstraße, die Metzgerstraße, die Gartenstraße und die Lederstraße. Hier laufen sämtliche Straßenbahnlinien der Stadt zusammen. Kurz, heute haben wir im Karlsplatz *den* Verkehrsmittelpunkt der Stadt. Ein zweiter Verkehrsknotenpunkt ist, wie schon erwähnt, der Burgplatz, doch wird er durch die Linie Lindachstraße—Lederstraße—Tübingerstraße, die den Durchgangsverkehr von der Alb nach Tübingen aufnimmt, stark entlastet. Noch mehr wird dies der Fall sein, wenn die Kaiserstraße vollends bis zum Südbahnhof verlängert, den zur Zeit noch über den Burgplatz gehenden Durchgangsverkehr von der Alb zum unteren Neckartal an sich zieht.

Der Verkehr der Straßenbahn ist mit Ausnahme der Strecke nach dem Stadtteil Betzingen vorläufig noch fast reiner Vorortsverkehr; auf der Strecke Südbahnhof—Karlsplatz (Hauptbahnhof) viertelstündlich, auf den Strecken Südbahnhof—Pfullingen und Südbahnhof—Eningen sowie Karlsplatz—Betzingen halbstündlich und auf der Strecke nach Altenburg in wechselnden, meist größeren Zwischenräumen. Der Omnibusverkehr dient nur der Verbindung mit Orten der Umgebung und spielt für den innerstädtischen Verkehr keine Rolle.

Wir haben damit die Bevölkerung im Rahmen der Siedlung betrachtet, nun noch einige Worte über das Wesen der Bevölkerung. Die Reutlinger sind ein eigenes Volk. Der eingesessene Bürger hat die große Vorzeit seiner Stadt noch nicht vergessen. Hat doch die heutige Generation von älteren Leuten noch den Stadtgraben offen gesehen und deren Väter, unsere Urgroßväter, waren noch freie Reichsstädter, nur sich selbst und dem Kaiser untertan! Die langen Jahre harten Kampfes, den zuletzt das kleine Staatswesen um sein Bestehen führte, sind nicht unbemerkt an dem Charakter seines

Volkes vorübergegangen. Ludwig Finckh, der Dichter Reutlingens und wohl der beste Kenner der Seele seiner Bewohner schreibt in seinem Buch der „Bodenseher" Seite 85: „... und ein Reutlinger kann es überall zu etwas bringen, schloß der Verwalter. Wie hat die Steckin am Marktplatz in ihren alten Tagen gesagt? Mit einem Zündholz wolle sie noch einmal reich werden. Das ist Reutlinger Geist. Hartnäckig, borstig, widerhaarig, schelten die Fremden, kernhaft sage ich. Macht einen Reutlinger zum Bettler und gebt ihm ein Streichholz in die Hand, in Zehn Jahren fährt er Kutschen." Wenn dies auch leider nicht so ganz wörtlich zu nehmen ist, ein Körnlein Wahrheit steckt doch darin. Haben sich nicht alle die großen Reutlinger Werke mit wenigen Ausnahmen aus kleinen Handwerksbetrieben während weniger Generationen entwickelt? Auch der Reutlinger Arbeiter ist nicht der Typus des Arbeiters aus großen Industriegebieten. Sehr viele, die in Reutlingen Arbeit finden, kommen von draußen, von den Dörfern, jeden Tag herein; die Reutlinger selbst haben meist ihre „Gütlen" (Obst- und Beerengärten) und wenn im Sommer um 5 Uhr die Fabrik schließt, arbeiten sie noch auf ihrem eigenen Grund und Boden. Obwohl so dem heutigen Reutlinger das Geldeinnehmen tatsächlich vielfach noch geläufiger ist als das Ausgeben (wahrlich ein seltener Zug), und er dabei vielleicht etwas zu materiell veranlagt ist, kann er doch Große des Geistes zu seinen Mitbürgern zählen. Namen wie Hermann Kurz, Friedrich List, Ludwig Finckh, sind weit über die Grenzen ihrer Vaterstadt hinaus bekannt und berühmt geworden.

f) Kulturelle Verhältnisse (siehe auch Karte 12).

Reutlingens kulturelle Bedeutung beruht vor allem auf seinem Schulwesen. Es besitzt sämtliche Arten der modernen Schule; Gymnasium und Realgymnasium, Oberrealschule, Mittelschule und Volksschulen. Außer diesen der Ausbildung des heranwachsenden Geschlechts vorbehaltenen Anstalten, dienen eine Gewerbeschule, Fortbildungsschule, Frauenarbeitsschule, das Technikum für Textilindustrie der weiteren Ausbildung. Dem Technikum für Textilindustrie mit seinen rund 400 Schülern ist noch ein Zweiginstitut der Technischen Hochschule Stuttgart als Deutsches Forschungsinstitut für Textilchemie mit zirka 25 Hochschülern angegliedert. Bis Ende 1924 waren aus dem 1856 gegründeten Gesamttechnikum rund 10 000 Textilfachleute hervorgegangen. Die weitaus größte Zahl führender Männer einer der wichtigsten Industrien Deutschlands hat die fachwissenschaftliche Unterlage für ihr Arbeitsfeld in Reutlingen erhalten. 50—60 Arbeiter sind allein in dem Fabrikationsbetrieb der Lehranlagen beschäftigt. Außer den bisher angeführten Schulen bestehen noch eine landwirtschaftliche Winterschule und eine Bauhandwerkerschule, außerdem eine staatliche Lehranstalt für Hufbeschlag.

Neben diesen staatlichen und städtischen Anstalten gibt es noch eine Reihe Privatanstalten, so ein theologisches Predigerseminar der evang. Gemeinschaft, eine Privathandelsschule, eine ganze Anzahl privater Nähschulen und ähnlicher Einrichtungen.

Außer den Schulen ragt das Werk Gustav Werner's am meisten über den Rahmen des Alltäglichen hinaus. Das Werk „Vater Werners", in dem Jahre

1840 aus nichts und mit nichts gegründet, ist ein Werk christlicher Nächstenliebe. Kinder und hilfsbedürftige, arme, alte Leute, Schwachsinnige und Krüppel finden bei ihm eine Heimat. Rein aus freiwilligen Gaben und Unterstützungen aufgebaut, umfaßt die ganze Anstalt heute 9 Zweiganstalten im ganzen Land, eigene Schulen, eine Maschinen-, eine Papier- und eine Möbelfabrik, neben landwirtschaftlichen Gütern. Eine Kartonnagenfabrik für halbe Kräfte vervollständigt die Anstalt. So ist das Werk heute beinahe unabhängig von der unsicher fließenden Quelle milder Gaben. Viel Segen ist schon aus ihm hervorgegangen, manch einer, der heute in Amt und Würden sitzt, erhielt hier seine Ausbildung. Erwähnt sei von bekannten Männern nur der kürzlich verstorbene Dr. Maybach, der bekannte Schöpfer der Zeppelinmotoren. Die Dankbarkeit vieler Hunderter ist mit dem Andenken Vater Werners eng verknüpft.

Wo die Schüler all dieser Anstalten herkommen, ob sie alle Reutlinger sind oder nicht, bleibt dem letzten Abschnitt dieser Arbeit über den Reutlinger Raum vorbehalten. Erst diese Betrachtungen werden dann eigentlich geographisch zu nennen sein, da sie diese einfache Tatsache des Vorhandenseins dieser oder jener Schule mit dem Raum verknüpfen und zeigen, wie Reutlingen auch hier einen selbständigen Mittelpunkt darstellt.

Verwaltungsmäßig teilt sich Reutlingen mit Tübingen in die Bedeutung eines Mittelpunktes für das umliegende Gebiet. Politische und wirtschaftliche Verwaltung liegt bei Reutlingen, Justiz am Sitze der Universität. Reutlingen, vor dem Kriege Sitz der Kreisregierung des Württ. Schwarzwaldkreises, ist dadurch auch heute noch Sitz einiger weit ausholender Behörden. So hat Reutlingen seine Handelskammer und seine Handwerkskammer. Auch das Arbeitsamt Reutlingen ist längst über die Grenzen des Oberamtes hinausgewachsen. Doch all dies wollen wir ebenfalls im 3. Teil mit den jeweiligen Grenzen der einzelnen Gebiete näher betrachten.

C) Verteilung von Handel, Gewerbe und Industrie.

a) Die beschäftigten Personen.

Reutlingen ist in allererster Linie Industriestadt. Rechnen wir zu den Zahlen von Industrie und Bauwesen (siehe Tab. 9), die Zahlen für Handel und Gewerbe dazu, so leben heute rund 75% aller Menschen in Reutlingen von Industrie, Handel oder Gewerbe. Die Gesamtzahl der in Reutlingen beschäftigten Personen zeigt die Tab. 10. Sie ist nach den Ergebnissen der Gewerbezählung von 1925 vom Statistischen Landesamt in Stuttgart gütigst zur Verfügung gestellt und bildet auch die Grundlage zu Karte 13. Hier sind alle Betriebe, ob Fabrik, Ladengeschäft oder Werkstatt eines Handwerkers mit entsprechenden Zeichen nach Zahl der beschäftigten Personen eingetragen.

Die großen Betriebe mit über 1000 Arbeitern (2 mit je etwa 1500 Arbeitern) und die Betriebe mit 500—1000 Arbeitern, finden sich alle in dem Gebiete zwischen dem Stadtteil Betzingen und Reutlingen, in Lagen, die eigenen Anschluß an das Schienennetz der Reichsbahn erlauben. Die nächste Gruppe, die Betriebe mit 100—500 Arbeitern dagegen finden sich über die ganze Stadt mit Ausnahme der Altstadt verteilt, am schwächsten in Betzingen, am stärksten entlang der Echaz. Diese Betriebe sind alle reine „Fabrikanlagen". Unter der nächsten Gruppe, die Betriebe von 20—100 Arbeiter und Angestellte umfaßt, befinden sich bereits eine ganze Reihe von Handelsgeschäften

Tab. 10

Es entfallen auf:	Beschäftigte Personen	Zahl der Betriebe
Nicht landwirtschaftliche Gärtnerei und Tierzucht	63	19
Industrie und Baugewerbe	16 555	1 387
Handel, Gewerbe und Gastwirtschaften	2 988	778
Gesundheitswesen und hygienisches Gewerbe . . .	411	61
Theater, Musik, Unterricht	23	11
Summe:	20 040	2 256

und auch einige Handwerkerwerkstätten. Eine sichere Grenze zwischen der Fabrik und dem Handwerkerbetrieb ist nicht zu ziehen. Beide benützen heute Maschinen und der Arbeiterzahl nach finden sich alle Abstufungen. Diese, 20 bis 100 Arbeitskräfte umfassende Gruppe findet sich wieder, ähnlich wie die vorherige, über die ganze Stadt, aber nun einschließlich der Altstadt verteilt. Ihr Mittelpunkt liegt nicht mehr entlang der Echaz, sondern einmal in der Altstadt, hier hauptsächlich in Form der großen Ladengeschäfte und dann in der Neustadt zu beiden Seiten der Kaiserstraße und ihrer Parallelstraßen sowie unter den Linden, als kleinere Fabrikanlagen.

Allgemein verbreitet sind die Betriebe mit 10—19 Arbeitskräften. Hier haben wir vor allem Handwerker und Ladengeschäfte erfaßt. Das stärkste Verbreitungsgebiet, besonders für letztere, ist um die Hauptgeschäftsstraßen zu finden. Mit 1—9 beschäftigten Personen haben wir alle die einzelnen Meister, die Schuster, Schneider, Bäcker, Küfer, Schmiede erfaßt, die mit nur wenigen Gesellen ihr Handwerk betreiben, ja oft auch alleine arbeiten. Neben ihnen aber auch alle die kleineren und mittleren Ladengeschäfte. Es wundert uns also nicht, wenn wir ganz besonders die Altstadt dicht mit den diese Art von Betrieben bezeichnenden Punkten besetzt finden. Fallen doch hierunter die meisten aus Reichsstadtzeiten noch vorhandenen „zünftigen" Handwerkerbetriebe. Außerhalb des Gebiets der alten Reichsstadt finden sie sich ebenfalls allgemein, aber doch bedeutend dünner gesät.

b) Die Betriebe.

Wir können eine Anhäufung von Betrieben auch noch nach anderen Gesichtspunkten betrachten. Untersuchen wir sie nun einmal nach den angefertigten Erzeugnissen und werfen wir dazu einen kurzen Blick auf die Grundlage der heutigen Betriebe, auf die Zusammensetzung der Zünfte zu Ende der reichsstädtischen Zeit. Dieses fällt ungefähr mit der Gewerbefreiheit und dem Beginn des Aufkommens von Fabriken zusammen. Tab. 11 gibt uns die zahlenmäßigen Werte für die einzelnen Zünfte aus den Jahren 1600, 1722 und 1804.

Tab. 11

Nr.	Zünfte	1600		1722		1804		für 1804 zusammengefaßt		
		Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	
1	Bäcker	35	4	103	9	182	10			
2	Metzger	56	7	175	15	193	11			
3	Weingärtner	140	18	105	9	388	22			
4	Karcher	66	9	134	11	41	2	804	45	Lebensmittel
5	Küfer	89	11	105	9	153	9	153	9	Trank
6	Gerber	75	10	146	12	199	11			
7	Schuhmacher	34	4	88	7	93	5	292	16	Leder
8	Tucher	68	8	66	6	77	4			
9	Schneider	33	4	26	2	52	3			
10	Kürschner	29	4	47	4	122	7	251	14	Bekleidung
11	Schmiede	72	10	68	6	128	7	128	7	Metall
12	Krämer	89	11	123	10	155	9	155	9	Handel

Das Schema 14 gibt uns dasselbe für das Jahr 1925. Beim Vergleich beider drängt sich die Frage auf, haben sich Gewerbe aus den ursprünglichen Zünften direkt herausentwickelt und wenn ja, welche wurden später erst aufgenommen?

Auf Tabelle 11 treten besonders die Lederbearbeitung und die Bekleidungsanfertigung hervor. Den Löwenanteil besitzen in jenen alten Tagen allerdings die für Speis und Trank verantwortlichen Gewerbezweige mit zusammen 54%. Sie umfassen also über die Hälfte sämtlicher „Arbeiter". Bekleidungsgewerbe sehen wir auf Bild 14 als Textilindustrie wieder auftreten, Lederwaren sind dagegen unter „Rest" enthalten, obwohl sie sicherlich die größte Gruppe dieses Restes darstellen und auch heute noch ziemlich bedeutend sind. In der heute zweitgrößten Gruppe der Metallwarenverarbeitung können wir keinen direkten Zusammenhang mit den Zünften der alten Reichsstadt feststellen, falls man sie nicht einfach aus den Schmieden ableiten will. Dieser Zweig der Reutlinger Industrie scheint neu aufgenommen zu sein, um sofort in Form von Fabrikbetrieben aufzutreten.

Die Papierherstellung und Verarbeitung dagegen ist eines der ältesten Reutlinger Gewerbe. Ob Buchdrucker oder Papierer in dem mittelalterlichen Reutlingen und seiner großen Bedeutung in diesen Gewerben älter sind, ist nicht mehr zu entscheiden. Seit 1484 werden Papierer hier genannt, Ulms erster Buchdrucker 1473 ist ein ausgewanderter Reutlinger, ebenso druckt schon 1468 ein Reutlinger in Augsburg, also darf man doch wohl annehmen, daß schon vor 1468 in Reutlingen Buchdrucker sitzen. Handel war von jeher vorhanden, nur seine äußeren Formen haben sich geändert. Unter den Krämern stehen in Tabelle 11 auch die Papierer. Sie gehörten derselben Zunft an, während die Färber bei den Kürschnern stehen. Interessant ist vielleicht hier die Feststellung, daß Reutlingen, d. h. genauer der Bezirk Reutlingen, bei Einführung der Gewerbefreiheit das größte Zunftvermögen im ganzen Lande hatte.

Daß sich nun tatsächlich unter den heutigen Firmen solche finden, die sich in ununterbrochener Entwicklung aus dem zünftigen Handwerk zum Fabrikbetrieb entwickelt haben, ist nicht weiter verwunderlich. Die Zahl dieser Großbetriebe, die sich in ihrer Entwicklung so weit zurück verfolgen lassen, ist allerdings klein im Verhältnis zur Zahl der Betriebe, deren Gründung nach 1860 fällt. Eine ganze Reihe von Fabriken wurden erst in den letzten 30 Jahren vor dem großen Krieg gegründet. Sehr bezeichnend ist dabei für die Reutlinger Verhältnisse die Tatsache, daß die einzelnen Firmen fast nie als Großunternehmungen gegründet wurden, sondern sich durchweg alle aus kleinen, ja sogar sehr kleinen und bescheidenen Anfängen heraus entwickelt haben. Die Reutlinger Industrie ist zumeist Veredelungsindustrie. Sie ist, um mit Friedrich Naumann (107 a) zu sprechen, in sehr vielen Fällen eine Art Kolonie, in der Auslandstoffe mit Auslandskohle zu Auslandswaren veredelt werden. Das Einheimische dabei sind allein die Menschen. An anderer Stelle (Lit. 107a) sagt er einmal: „Die süddeutsche, gewerbliche Entwicklung ist ein Ergebnis von Energie und Biegsamkeit, darin liegt das Interessante und Feine an ihr, aber auch das Gefährliche für die Zukunft". Das trifft auch für Reutlingen zu. Die Baumwolle kommt aus Amerika, Aegypten und Indien, das Eisen von Lothringen, Luxemburg und von der Saar, die Wolle aus Württemberg und England, Rohhäute und Gerbstoffe aus Süddeutschland, Südamerika, China und Indien. Die Kohle kommt von der Saar und von der Ruhr, von England und Oberschlesien. Sie wird natürlich soviel als möglich durch Wasserkräfte, entweder direkt oder über die Elektrizitätserzeugung ersetzt. Das Gefälle der Echaz ist bis zum Aeußersten ausgenützt, ohne daß freilich die Kraftquellen ausreichen! Die Fertigprodukte aber gehen wiederum in die ganze Welt, von Norwegen und Schweden bis Südafrika, vom Westen Amerikas bis nach Ostasien.

Karte 12 soll uns zeigen, ob der eine oder andere Verarbeitungszweig besondere Stadtteile bevorzugt, welche das jeweils sind und warum. Es sind aus zeichnerischen Gründen nur die Betriebe mit mehr als 10 beschäftigten Personen eingetragen. Gehen wir planmäßig vor und betrachten wir zunächst die Textilindustrie als wichtigste Gruppe. Sie zerfällt auf Karte 12 in zwei Untergruppen, in die größere der Textilindustrie im engeren Sinne, zu der Spinnereien, Webereien und Zwirnereien gehören und in die kleinere der

textilverarbeitenden Betriebe. Wir finden nun die erste Gruppe des öfteren in sogenannten „vertikal kombinierten" Betrieben, d. h. Betrieben, die spinnen, weben und daneben noch ausrüsten, d. h. färben, bleichen und appretieren. Es ist dann für färben und bleichen eine weitere Signatur angegeben. Beide Gruppen der Textilindustrie finden sich über die ganze Stadt verteilt, es gibt kein so ausgesprochenes Industrieviertel, wie es z. B. Heilbronn zeigt, ganz Reutlingen ist ein großes „Industrieviertel". Die Textilindustrie stellt auch das Wahrzeichen der Reutlinger Industrie, den 103 Meter hohen Schornstein der Gminderschen Werke zwischen Reutlingen und Betzingen. Die, wie wir gesehen haben, teilweise den Textilbetrieben angegliederten, teils als selbständige Betriebe arbeitenden Färbereien und Bleichereien, eines der ältesten Reutlinger Gewerbe, beschränken sich auf die beiden Ufer der Echaz. Ebenso die Gerbereien und die damit verbundenen lederverarbeitenden Fabriken, also Schuh- und Treibriemenwerke. Die früher in der Altstadt vorhandenen Gerbereien haben, wie wir bereits sahen, den Betrieb eingestellt. Die Echaz erhält durch die oft übel duftenden und schmutzigen Abwässer dieser Betriebe ihr bezeichnendes Aussehen. Jegliches Tierleben ist vernichtet und meist wälzt sie rotbraunes Gewässer, bedeckt mit weißen Schaumfladen, zu Tal.

Die Maschinenindustrie, oft als Nebenindustrie der Textilindustrie auftretend (Stoll'sche Strickmaschinenwerke u. a.) weist ebenfalls bevorzugte Gebiete auf. Einmal in der ehemaligen unteren Vorstadt und von dort entlang den Anlagen der Industriegeleise. (Letztere siehe Karte 8.) Das andere Mal um den Südbahnhof. Sie gibt diesen Gebieten neben dem Großbetrieb von Gminder und den Werken von Emil Adolff jenes bezeichnende, sie von den anderen Stadtteilen unterscheidende Aussehen. Industrie findet sich, wie wir sahen, in Reutlingen überall, aber dort springt sie durch die größeren Werke, durch Zurücktreten der Wohnhäuser mehr ins Auge und verleiht so jenen Gebieten noch am ehesten das Aussehen eines Industrieviertels. Die Werke von Emil Adolff bestehen aus einer Papierfabrik, einer papierverarbeitenden Fabrik (Papierhülsen) und einer die dazu nötigen Maschinen liefernden Maschinenfabrik. Sie ziehen sich zu beiden Seiten der unteren Degerschlachterstraße hin und bilden neben Ulrich Gminder den größten Reutlinger Betrieb, sind außerdem gleichzeitig die einzige zur Zeit in Reutlingen selbst bestehende Papierfabrik. Die übrigen papierverarbeitenden Betriebe, Kartonnagen und Buchdruckereien finden sich fast ausschließlich im nordöstlichen Neustadtteil.

Einzigartig auf dem ganzen Kontinent ist die Reutlinger Metalltuchindustrie. Firmen wie Hermann Finckh, Hermann Wangner, Metalltuchfabrik Christian Wandel, sowie Vereinigte Metalltuchwebereien Reutlingen haben Weltruf. Sie sind unter metallverarbeitenden Werken eingezeichnet und finden sich ebenfalls über die ganze Stadt verbreitet. Die Altstadt hat, wie wir bereits früher sahen, keine bedeutenden Fabrikbetriebe, sie ist Zentrum des Handels, der sich aber äußerlich, im Aussehen der Stadt, abgesehen von den Ladengeschäften, kaum bemerkbar macht. Ueber alle Stadtteile verbreitet ist das Baugewerbe Reutlingens. Betzingen stellt in seiner Eigenschaft als landwirtschaftliches Zentrum und als Arbeiterwohnbezirk den industrieärmsten Teil Reutlingens dar.

Dritter Teil

Die Stadt und ihr Raum.

A) Die Umgebung der Stadt.

Wir wollen nun den engsten Raum vor Reutlingens Toren, die Reutlinger Markung, betrachten. Es leitet dies über zur Betrachtung des weiteren Lebensraumes von Reutlingen.

Die Reutlinger Markung zieht sich mit einem langen Zipfel gegen Gönningen hin (Karte 15), gehört also nicht ganz zur unmittelbaren Umgebung der Stadt, aber aus statistischen Gründen ist es nicht zu trennen, andererseits greift Reutlingen bereits auf Pfullinger Markung über. Wir haben daher das Gebiet der Karte 16 herausgegriffen als bessere Abgrenzung gegenüber der Markungsgrenze.

Die morphologischen Verhältnisse sind uns bekannt. Die Karte 16 läßt sie uns in der Verteilung der Kulturen um Reutlingen wieder erkennen. In großen Zügen haben wir folgendes: Die Gehänge der Höhenlagen von zirka 450—600 Meter tragen, sobald sie aus der Reutlingen umgebenden Obstgartenzone und dem Echaztal heraus sind, vorwiegend Wald. Ebenso treten die Formen des Albrandes auf Karte 16 als Waldzonen in Erscheinung. Wiesen und Aecker finden sich in buntem Gemisch in den Tälern, auf den Hügelzonen vor der Alb und an deren Gehänge. Die günstigsten Lagen tragen Aecker, das Echaztal dagegen besteht fast nur aus Wiesen. Reutlingen hat seine Hauptackergebiete, teilweise außerhalb seiner Markung gelegen, nordöstlich seiner überbauten Fläche gegen Sickenhausen und Degerschlacht. Vorherrschend Wiesen und Baumwiesen, mit Aeckern untermischt, ziehen sich südwestlich und nordöstlich der Stadt gegen Sondelfingen und Ohmenhausen. Es folgt dann in derselben Richtung jener vorher erwähnte Waldstreifen zwischen 450 und 600 Meter Höhe, der in der nächsten Nachbarschaft Reutlingens und in den etwas tiefer gelegenen Gebieten die Reutlinger Weinberge, Gärten und Wiesen trägt. Ein zweites Gebiet mit vorherrschenden Aeckern finden wir zwischen Eningen und Pfullingen und in dieser Richtung verlängert im Südwesten Pfullingens. Umrahmt wird dieses zweite Ackergebiet von den Wiesen des Echaz-, Arbach- und Aierbachtales, die wir bereits aus weiter oben gezeigtem kennen. Wir finden also im Großen in den morphologischen und somit auch in den Anbauverhältnissen die SW-NO-Richtung in der Ausdehnung einzelner Zonen bevorzugt. Wir erkennen darin unschwer die Grundzüge des landschaftlichen Aufbaues unseres Gebietes wieder. Nur das Echaztal schneidet gerade senkrecht dieser Richtung durch.

Im Lichte der Statistik zeigt uns die folgende Tabelle 12 die Gliederung der Reutlinger Markung im Vergleich zu der einiger anderer Städte:

Tab. 12*).

Gliederung der Markungsflächen in ha.

Ort:	Reutlingen	Stuttgart	Ulm	Eßlingen
Gesamtmarkungsfläche	3574	6524	3696	3588
Acker und Gärten . .	1145	2432	2642	710
Wiese	1289	—	—	1250
Weinberg	55	686	—	105
Wald	558	1238	540	1110

Wir haben sowohl Reutlingen selbst als auch, wenigstens unter gewissen Gesichtspunkten, seine Umgebung kennen gelernt. Es bleibt uns nun noch die Betrachtung der zwischen der Stadt und ihrer Umgebung bestehenden Wechselbeziehungen. Jede derartige Beziehung wird bei ihrer Aufnahme und während ihres Bestehens Änderungen irgend welcher Art des ursprünglichen Zustandes in Reutlingen oder seiner Umgebung verursachen. Solchen Beeinflussungen nachzuforschen wird unsere nunmehrige Aufgabe sein, um damit die Bedeutung Reutlingens für das umliegende Land und seine Entwicklung verstehen zu können.

Als „Raum" Reutlingens wollen wir, wie schon in der Einleitung zum ersten Teil kurz betont, das Gebiet betrachten, in dem der von Reutlingen ausgehende Einfluß stärker ist, als der von irgend einer anderen Seite. Nun geht aber der Einfluß Reutlingens, denn um diesen wird es sich in der Hauptsache handeln, — die Umgebung ist meist passiv —, von den verschiedensten Ursachen aus, verschieden weit und verschieden stark wirkend. Ebenso verschieden wird begreiflicherweise also die Abgrenzung von Reutlingens Raum sein müssen, je nach dem Gesichtspunkt unter dem wir ihn betrachten. So wird z. B. der Raum Reutlingens in verwaltungsmäßiger Hinsicht weiter reichen, aber äußerlich bedeutend weniger in Erscheinung treten, als der Raum Reutlingens, den wir aus den Beziehungen seiner Industrie ableiten, deren Vorhandensein hingegen das Bild der umliegenden Kulturlandschaft außerordentlich stark veränderte.

Wollten wir bei gleichzeitiger und gleichmäßiger Betrachtung sämtlicher einflußübenden Ursachen den Reutlinger Raum nach obigem Grundsatz abgrenzen, so kämen wir über die Grenze der Gemarkung Reutlingens nicht hinaus, denn kaum innerhalb dieser herrschen unter Ausschluß jeglichen fremden Einflusses, Reutlinger Einflüsse in unserem Sinne allein. Es unterliegt jedoch keinem Zweifel, daß ein viel größeres Gebiet in seinem Handeln mehr von Rücksichten auf Reutlingen geleitet wird, als von solchen auf eine andere Stadt. Deshalb ist eine Umgrenzung des Reutlinger Raums nach allen „möglichen" Gesichtspunkten unmöglich, und wir müssen uns, zum Teil an Hand der Literatur, zunächst auf die Festlegung verschieden großer Gebiete für die jeweils verschiedenen Wechselbeziehungen einigen. Auf Grund der daraus gewonnenen Erkenntnisse können wir dann unter besonderer Berücksichtigung der wirksamsten und am meisten in Erscheinung tretenden Beziehungen und unter Ausschaltung von unbedeutenden Beeinflussungen ein Gebiet abgrenzen, das wir als hauptsächlichsten Lebensraum Reutlingens bezeichnen können.

*) Die Werte für Reutlingen sind für das Jahr 1928 vom statistischen Landesamt erfragt; die Werte für Stuttgart, Ulm und Eßlingen, siehe Lit. 116.

B) Verteilung und Art der Industrie im Reutlinger Raum

Hie Bauer, hie Arbeiter ist der größte Gegensatz unseres Raumes. Gehen wir daher so vor, daß wir zunächst die heutige Verteilung der Industrie als wirksamsten Faktor jeglicher Beeinflussung betrachten. Wir können uns hierbei besonders auf die Arbeit von D. Schönleber, „Das Industriegebiet der schwäbischen Alb und ihres Vorlandes" (117) stützen. Eine Anzahl sehr klarer Karten dieser Arbeit erleichtern das Verständnis. Der Reutlinger Raum, abgegrenzt an Hand der Industrie, greift nach ihrer, rein nach morphologischen Gesichtspunkten erfolgten Einteilung auf drei benachbarte Industriekreise resp. Gruppen über. So gehört der größte Teil ihres Steinlachkreises zum Reutlinger Raum. Ebenso können wir bereits auf Grund der Verteilung der Industrie behaupten, daß ihr ganzer Ermstalkreis unter Reutlinger Einfluß steht. Von der Münsinger Industriegruppe dagegen können wir nur einen kleinen Teil zu unserem Raum rechnen, nämlich das Dorf Rietheim. Die vorgenannter Arbeit beigegebenen Karten 117, Ia—IVa, zeigen uns die vier in Betracht kommenden morphologisch begrenzten Industriekreise.

Schon rein der Zahl der Arbeiter nach steht Reutlingen weitaus an erster Stelle. Karte 15 zeigt uns nun, daß eine große Anzahl der Betriebe der umliegenden Schönleber'schen Industriekreise Reutlinger Filialen sind, also Reutlinger Industrie. Sie sind als Typ A eingetragen. Typ B sind dagegen solche Fabriken, deren Besitzer alteingesessene Reutlinger Bürger sind, die in Reutlingen wohnen, aber ihre Betriebe aus irgendwelchen Gründen in der Umgebung haben. Wir können also umgekehrt sagen, die Industrie des Reutlinger Raumes läßt sich ihrer Verteilung über die Landschaften nach in vier Einheiten zerlegen, von denen jedoch zwei nur teilweise unter vorherrschend Reutlinger Einfluß stehen, nämlich erstens der Steinlachkreis und zweitens die Münsinger Industriegruppe. Das ganze Reutlinger Gebiet, umfassend den ganzen Ermstal- und Echazkreis, von der Münsinger Industriegruppe Rietheim und vom Steinlachkreis etwa die von Schönleber als „Übergangszone" bezeichneten Teile und Mössingen, bilden den Reutlinger Raum, abgegrenzt an Hand der Verteilung der Reutlinger Industriebetriebe. Diese Gebiete sind mit unserer Stadt durch die Erwerbsverhältnisse ihrer Bewohner enger verknüpft, wie mit jeder anderen. Reutlingen ist für ihre Industrie der Mittelpunkt.

Die meisten anderen Beziehungen, die Reutlingen mit seiner weiteren oder näheren Umgebung verknüpfen, sind entweder durch diese wirtschaftlichen Verhältnisse bedingt oder treten physiognomisch kaum in Erscheinung. Der eigentliche Reutlinger Raum, den wir am Schluß unserer Betrachtungen auf Grund der einzelnen Teiluntersuchungen abgrenzen wollen, wird sich daher durch diese Abhängigkeit fast aller sonstigen Beziehungen von der Verteilung der Reutlinger Betriebe, fast völlig mit dem Gebiet der Reutlinger Industrie decken, von dem er nur wenig abweicht. Wir bekommen damit wenigstens vorläufig einen ersten Begriff von der Größe des fraglichen Gebietes, mit dem wir arbeiten können.

Die Karten Id—IXd der Schönleber'schen Arbeit (Lit. 117) zeigen uns, wie die Industrialisierung unseres Raumes von Reutlingen als Mittel-

punkt zeitlich fortschreitet. Daß Tübingen als einzige Siedlung gleich früh mit Reutlingen als Industrieort auftritt, darf uns bei der heute noch gering entwickelten Tübinger Industrie nicht stören. Als erste nahmen nach Reutlingen die heute von dieser Stadt beherrschten Industriekerne des Ermstals, Metzingen und Urach, dann unsere Nachbarstadt Pfullingen, die Industrie in ihre Mauern auf. Unterhausen, Neuhausen, Dettingen und Bempflingen sind 1863 bereits als industrialisierte Orte bezeichnet. Die Albhochfläche tritt bei uns sehr spät mit nur wenigen Orten in die Reihe der industrialisierten Gebiete und so ist der Gegensatz Arbeiter—Bauer ein geographischer, in großen Zügen Alb- gegen Albvorland. Nur im Schönbuch und um Stockach haben sich auch im Albvorland abseits der Eisenbahn noch „Bauerndörfer" (z. B. Stockach) im Gegensatz zu Arbeiterwohnorten erhalten. Die heutigen Industriekerne halten sich an die Hauptverkehrsstraßen und so an die Täler, die umliegenden Höhen sind meist mit kleineren Filialbetrieben dünn besetzt, und meist auch erst nach 1900 industrialisiert. Dieser ganze Vorgang in der Umgebung Reutlingens ging also von letzterem aus und ist unter seinem Einfluß und Vorbild erfolgt. Diese Verwandtschaft, ja Abhängigkeit, wird noch klarer, wenn wir uns die Betriebe auf ihre Fertigwaren ansehen. Wir fanden bei Reutlingen ein starkes Vorherrschen der Textilindustrie und Maschinenindustrie. Dasselbe finden wir bei sämtlichen zur Frage stehenden Gebieten. Das ganze Ermstal zeigt ein Vorherrschen von Textilindustrie, ebenso der zu unserem Gebiet gehörende Teil der Münsinger Gruppe. Tübingen dagegen zeigt die Metallindustrie, Mössingen aber direkte Reutlinger Textilfabriken vom Typ A. Die uralte reichsstädtische Lederindustrie finden wir in Metzingen wieder, ebenso die alte Papierindustrie in Dettingen, Gönningen, Unterhausen, Pfullingen und auch Tübingen. Diese Uebereinstimmungen zeigen uns die Karten Lit. 117, I b—XIV b. Sie bestätigen die Verwandtschaft dieser Industrieen mit ihrem Herkunftsort, dem noch heute überragenden ältesten Kern des ganzen Gebiets.

Aber Reutlingen beeinflußt den wirtschaftlichen Charakter seines Raumes nicht nur dadurch, daß es Bahnbrecher für die Industrie war und sogar selbst Filialbetriebe in seiner Umgebung anlegte bzw. noch anlegt, sondern es beschreitet noch einen zweiten Weg. Längst reichen die in Reutlingen wohnenden Menschen bei gewöhnlichem Geschäftsgang nicht mehr aus, um die Werke in der Stadt selbst im Gang zu halten. Ein Teil der Betriebe wurde mit aus diesem Grund, wie wir oben sahen, aufs Land hinausverlegt in die umliegenden Orte und führte so zu deren Industrialisierung. Die Fabrik ging den Menschen nach. Der zweite Weg, um hier Abhilfe zu schaffen, war, die Arbeiter jeden Tag von der Umgebung in die Stadt zu holen und abends wieder zurückzuschaffen. Dies führte zur Erscheinung der Arbeiterwohnorte und zum sogenannten Pendelwandern der Arbeiter, zum Pendelverkehr. Dieser war natürlich an das Bestehen guter und rascher Verkehrsmittel geknüpft, denn die Fußwanderung kommt nur für die allernächste Umgebung in Frage. Je mehr die Verkehrsmittel verbessert werden, desto weiter wird der Umkreis sein, aus dem noch Arbeiter täglich zur Fabrik kommen können. Wir kommen auf diese letzte Frage in dem Kapitel über die Abgrenzung des Reutlinger Raumes an Hand der Verkehrsverhältnisse zu sprechen.

C) Die Bevölkerung

Die Karte 17 zeigt uns nach der Auszählung des Statistischen Landesamtes Stuttgart die Heimatorte der jeden Tag nach Reutlingen und wieder zurückflutenden Arbeiterwelle. Die Größe der Ortskreise bezeichnet die Zahl der Pendelarbeiter überhaupt, der prozentuale Anteil der davon nach Reutlingen geht, ist durch schwarze Sektoren verdeutlicht. Metzingen, Eningen, Unterhausen, Genkingen, Gomaringen, Tübingen, Pfrondorf umgrenzen etwa das Hauptarbeitereinzugsgebiet Reutlingens. Auffallend wenig Pendelarbeiter finden wir im Ermstal, das ja auch besonders stark von Reutlingen aus industrialisiert ist. Dieser ganze Industriekreis kommt mit Ausnahme des hierin unbedeutenden Metzingen als Arbeitereinzugsgebiet für Reutlingen nicht in Frage. Ohmenhausen und Rommelsbach schicken ihre Pendelarbeiter beide restlos nach Reutlingen. Pfullingen, Eningen, Gomaringen, Wannweil, Kirchentellinsfurt, Pfrondorf und Sondelfingen sind nächst den beiden obengenannten die bedeutendsten Arbeiterorte der Reutlinger Industrie. Sie alle sind durch die guten Verkehrsverhältnisse vor anderen besonders bevorzugt. Sie stehen am meisten unter dem Einfluß der ihnen Arbeit gebenden Stadt. Diese selbst hat am Pendelverkehr nur ganz geringen Anteil; der fast vollständig nach Pfullingen geht.

Bis Nürtingen und teilweise im Norden im Schönbuch macht sich der Stuttgarter Industriekreis in seinen letzten Ausläufern bemerkbar. Auch Tübingen stellt ein allerdings kleines, nur nach Norden, Westen und Südwesten wirkendes Pendelzentrum dar. Seine Nordost-, Ost- und Süd-Ost-Umgebung steht unter Reutlinger Einfluß. Nach Süden und Osten stößt das Reutlinger Pendelzentrum entweder an industriefreies Gebiet mit verhältnismäßig schlechten Verkehrsverhältnissen, oder aber an stark industrialisiertes (Ermstal!), sodaß es von dort keine Arbeiter mehr beziehen kann.

Die von Reutlingen getragene Industrialisierung seines Raumes zeitigt weitere Erscheinungen, die wir nun im Folgenden betrachten wollen. Wir müssen uns dabei freilich vor Augen halten, daß außer der Industrialisierung auch noch andere Faktoren bei den nun zu besprechenden Veränderungen des Raumes um Reutlingen in Frage kommen, aber die Industrie wird doch meist der mächtigste und bedeutendste sein.

Karte 1 zeigte uns die Verteilung der Siedlungen nach ihrer Größe. Wir sahen dort bereits die überragende Stellung Reutlingens als der größten Menschenanhäufung im ganzen Gebiet. Tübingen folgt als nächstgroße, steht aber zweifellos unter dem wirtschaftlichen Einfluß Reutlingens, und da wir bisher die Industrie als Maßstab der Zugehörigkeit zum Reutlinger Raum genommen haben, so wollen wir Tübingen, — als hart an der Grenze gelegen —, noch mit betrachten.

Die Karte 18 (nach Lit. 143) zeigt die Bevölkerungsdichte des Reutlinger Gebietes. Reutlingen und Tübingen erreichen naturgemäß die höchsten Werte. Eine dichte Zone bildet dann fernerhin das Albvorland, beiderseits begrenzt von weniger dicht besiedelten Gebieten, dem Schönbuch im Nordwesten einerseits und dem Albrand im Südosten andererseits. Die Albhochfläche ist eine Zone unbedingt schwächster Besiedlung. Wir erkennen in dieser Verteilung

unschwer wieder den Einfluß des Handels und der Industrie, die ein stärkeres Zusammenballen von Menschen wie die Landwirtschaft an einer Stelle erlauben. Aber die Karte 18 ist doch nur ein Augenblicksbild. Die auf die Industrialisierung folgenden Verschiebungen sind heute ebensowenig beendet, wie ihre Ursache. Die Alb selbst war wohl schon vorher ein dünner besiedeltes Land, aber sie nimmt heute noch ab, ja muß abnehmen. Sie ist ein trotz seiner verhältnismäßig wenigen Bewohner übervölkertes Land. Der Bauer pflegt seinen Besitz nach dem hier üblichen Erbrecht immer wieder unter seine Kinder zu teilen und so nährt der Boden seine Herren nur noch kümmerlich oder gar nicht mehr. Es ist die Landnot, durch den Verlust unserer Kolonien und Beschränkung der Auswanderung noch verstärkt, die den jungen Mann der Fabrik, der Stadt in die Arme treibt. Wo keine Industrialisierung eingesetzt hat oder keine Pendelwanderung wegen zu großer Entfernung mehr möglich ist, muß eine Abwanderung der Bevölkerung einsetzen. Die Alb wird davon am meisten betroffen. Die wenigen kleineren Fabrikfilialen können diesen Menschen den Verlust ihrer Heimat nicht aufhalten, diese müssen daher ihren Verdienst in der Fremde, oft sogar im Ausland suchen. Auf Grund dieser Abwanderung kann man allerdings diese Orte nicht zum Reutlinger Raum rechnen, ganz abgesehen davon, daß die Mehrzahl der Abwanderer nicht nach Reutlingen geht.

Die Karte 19 veranschaulicht uns diese Abwanderungsgebiete. Sie ist gezeichnet für den Zeitraum von 1893 bis 1928 (für einige wenige Orte gilt eine größere Spanne, 1834—1928) und gibt uns diesen Sinn der jeweiligen Veränderungen der Bevölkerung. Wir sehen als Gebiete mit Bevölkerungsabnahme hauptsächlich die Dörfer der Albhochfläche auftreten. Bezeichnend ist der durch die Echaztalindustrie und Echaztalbahn bedingte Keil von Dörfern mit Bevölkerungszunahme. Ein zweites Gebiet des Rückgangs sind die Dörfer um Mähringen und Jettenburg, was wohl auf den doch schlechten Verkehrsverhältnissen der Gönninger Nebenbahn beruht. Da Bebenhausen gerade noch in die Karte fällt, mag darauf hingewiesen sein, daß, wenn es auf der Alb die Landwirtschaft und Übervölkerung ist, die den Rückgang bedingt, es dort, gleichsinnig wirkend, der Wald und die Übervölkerung ist. Hier spielt die Industrie eine große Rolle und sie ist es in erster Linie, die diese Unterschiede zwischen Alb- und Albvorland so rasch verstärkt.

Diese Verhältnisse zeigt die Tabelle 13 für eine Reihe von „Bauern" und „Arbeiter"-Dörfer klar:

Tab. 13

		Einwohner:		Zu- oder Abnahme:
		1834	1928	
I. Arbeiterorte:	Unterhausen	645	1787	277
	Ohmenhausen	940	1713	182
	Wannweil	554	1800	324
II. Bauerndörfer:	Willmandingen	688	687	100
	Hausen a. d. L.	372	279	75
	Kleinengstingen	512	738	142

(Die Zahlen sind 1928 auf 1834 = 100 bezogen.)

Die Wachstumsspitzen der Arbeiterdörfer tragen aber auch rein äußerlich ein anderes Gesicht als die Bauerndörfer und als ihre eigenen alten „Bauern"-Dorfkerne. Stehen im alten Haufendorf die Häuser wenig regelmäßig an winkligen Straßen und Gassen, so finden wir hier planmäßige Bebauung und Einhaltung einer bestimmten Baulinie. Anstelle des Bauernhauses mit großer Scheune und Stallung tritt das Arbeiterwohnhaus mit Kleintierstallung und meist blumenreichen Vorgärten. Alte und neue Dorfteile sind also rein äußerlich klar zu trennen.

Erhält die Industrie den Menschen durch Schaffung von Arbeit und Brot in gewissem Sinne die Möglichkeit, in ihrer Heimat zu leben, so entfremdet sie sie aber auch derselben. Der Bauer hängt an seiner Scholle, er muß aushalten, auch wenn ihm einmal etwas wider den Strich geht, der Arbeiter kann, in gewöhnlichen Zeiten wenigstens, dann eben kündigen. Und unsere guten, neuen Verkehrsbedingungen erleichtern diese Ab- und Zuwanderung.

Es führt dies zu einer stärkeren Vermischung der Bevölkerung verschiedener Gebiete. Ein gutes Beispiel dafür bietet z. B. die Verteilung der Religionen, da Uebertritte zwischen verschiedenen Bekenntnissen während der für die Industrialisierung in Frage kommenden Zeitspanne verhältnismäßig selten sind. Die Verteilung über ein Gebiet ohne Wanderung also ziemlich konstant wäre.

Zu Beginn der Industrialisierung war das Land um Reutlingen mit wenigen Ausnahmen rein evangelisch. Höchstens hie und da war ein, dann aber auch ganz katholisches Dorf, z. B. Großengstingen, eingesprengt.

Nun haben wir bereits gesehen, wie das rein protestantische Reutlingen heute einen, wenn auch kleinen Hundertsatz Katholiken hat. Metzingen, Honau, Unterhausen und Tübingen, alles industrialisierte Orte, zeigen dieselbe Erscheinung. Ganz evangelisch geblieben sind nur die reinen Arbeiterwohnorte ohne eigene Industrie und die Bauerndörfer. Die reinen Arbeiterwohnorte deshalb, weil auch ihre Bewohner meist neben ihrer Tätigkeit in der Fabrik noch klein- oder zwergbäuerlichen Besitz ihr Eigen nennen und so doch noch an die Scholle gebunden sind.

D) Lebensmittel, Rohstoff- und Energieversorgung im Reutlinger Raum

1. Reutlingen als Verbraucher.

Der Beantwortung dieser Frage stehen große Schwierigkeiten gegenüber. Es fehlt an den statistischen Unterlagen und so bekommen wir nur für einige Dinge ein klares Bild. Wir stützen uns dabei auf die spärliche Angaben, die die Reichsbahndirektion Stuttgart zugänglich machen konnte.

Zunächst wird der Bedarf an Lebensmittel eben aus der nächsten Umgebung der Stadt gedeckt. Das sind Mengen, die sich in keiner Weise statistisch erfassen lassen, deren Verbrauch wir hier nur erwähnen können, und die sicher beträchtlich sind.

a) Milch.

Die Milchversorgung Reutlingens wird fast ganz aus seinem eigenen Raum gedeckt. Weiter entfernt liegende Bezugsquellen wie das Allgäu, der Schwarzwald, kommen nicht in Frage. Ja, der Reutlinger Raum führt sogar noch Milch aus. Zahlenmäßig erfassen lassen sich hier nur die von der deutschen Reichsbahn beförderten Mengen. Die Mengen, die durch Milchhändler aus der nächsten Umgebung Reutlingens jeden Tag mit Wagen oder auch per Kraftwagen zur Stadt kommen, lassen sich statistisch nicht erfassen. Anders bei Benützung der Reichsbahn als Beförderungsmittel. Da sehen wir die Alb den Löwenanteil der Milch liefern, müssen aber dabei die im Albvorland dichtere Besiedlung (Städte wie Tübingen, Metzingen und Urach!) und die meist aus Gebieten des Albvorlandes stammenden Boten und Milchlieferanten von Immenhausen, Stockach, Degerschlacht, Rommelsbach, Walddorf u. a. mitberücksichtigen. Immerhin wird der Alb der Hauptanteil der Milchversorgung Reutlingens verbleiben. Die Karte 20 zeigt uns im monatlichen Durchschnitt diese Lieferungen nach ihrer Herkunft.

b) Mehl und Kartoffeln.

Ueber die Zufuhr von Mehl oder Getreide besitzen wir ebenso wenig Angaben wie etwa über die Herkunft des Schlachtviehs. Kartoffel liefert die ganze Umgebung. Da diese Menge nicht ausreicht und da die Zufuhr meist waggonweise erfolgt, konnte ich wenigstens hierfür von der Reichsbahndirektion einige Angaben erhalten. Darnach wurden im Jahr 1928 insgesamt 25 Waggons angeliefert und zwar zwei aus Holland, 8 aus Pommern und 15 aus dem württemb. Unterland. Also aus Gebieten, die mit dem Reutlinger Raum nach unserer Abgrenzung nichts mehr zu tun haben.

c) Obst.

Das Obst, und zwar in der Hauptsache als Mostobst, wird zum größten Teil ebenfalls von außerhalb des Reutlinger Raumes gelegenen Orten bezogen. Wir erfahren von der Bahnverwaltung, daß im Jahr 1928 im ganzen 145 Obstwagen eingelaufen sind. Hierbei verteilt sich nun die Hauptmenge auf außerdeutsche Staaten. Hatte man im Mittelalter noch von dem Echaztal als einem „Schnitzgäu" (Obstgäu) gesprochen, so finden wir heute infolge stärkeren Verbrauchs gerade umgekehrte Verhältnisse. Damals wurde Obst aus-, heute muß es ein geführt werden.

Tab. 14.

Württemberg	24	Waggons
Baden	11	„
Oesterreich	6	„
Rumänien	6	„
Schweiz	98	„
zusammen	145	Waggons.

Außer diesem der Getränkebereitung dienenden Obst kamen noch 10 Weinwagen aus der Pfalz an. Das der Zahl nach wenig ins Gewicht fallende

Tafelobst ließ sich nicht erfassen. Die Einfuhr aller dieser Produkte hängt natürlich sehr weitgehend vom mengenmäßigen Ertrag des heimischen Jahrgangs ab.

d) Rohstoffbezugsquellen.

Ueber die Rohstoffbezugsquellen der hiesigen Industrie, über die Lieferanten der sonstigen Lebensmittel ist leider nichts näheres zu ermitteln, da die einzelnen Betriebe über diese Dinge natürlich keine Auskunft geben können.

e) Energieversorgung.

Dagegen können wir als weiteres Glied in der Kette, die Reutlingen und seinen Raum verbindet, noch die Kraftbelieferung des ganzen Gebietes ins Auge fassen. Es kommen als Energiequellen in erster Linie die Elektrizität und dann auch die Gasversorgung in Frage. Die Stadt Reutlingen besitzt zusammen mit Kirchentellinsfurt ein Großkraftwerk am Neckar bei letzterem Ort. Drei Großbetriebe: Ulrich Gminder, Emil Adolf und Gustav Wagner, haben ebenfalls eigene Werke am Neckar. Ersterer bei Neckartailfingen, letztere bei Oferdingen und Altenburg. Daneben liefert natürlich auch die Echaz in Reutlingen selbst Energie.

Das Reutlinger Gaswerk versorgt außer Reutlingen die Gemeinden Eningen, Neuhausen, Dettingen, Urach und Pfullingen mit Gas. Wannweil wird in wenigen Wochen durch eine bereits im Bau begriffene Zuleitung angeschlossen sein. Der Bedarf dieser Gemeinden sowie die Gesamtgasproduktion zeigt die Tab. 15.

Tab. 15.

Gasverbrauch folgender Gemeinden vom 1. 4. 29 bis 30. 9. 1929.

Eningen	57 200	Kubikmeter	
Neuhausen	900	„	
Dettingen	29 350	„	
Urach	115 760	„	
Pfullingen	150 560	„	
Wannweil	17 500	„	(Schätzung)

Die Gesamtproduktion des Reutlinger Gaswerks betrug im letzten Jahr 5 900 000 Kubikmeter.

2. Reutlingen als Lieferant.

Nicht nur einseitig n a c h Reutlingen fließen Lebensmittel, nein, Reutlingen versorgt umgekehrt auch das umliegende Land mit gewissen lebensnotwendigen Gütern. Die ganzen sogenannten Kolonialwaren, Reis, Kaffee, Tee, Südfrüchte, Gewürze und vieles andere werden zum großen Teil von Reutlingen aus verteilt. Verschiedene Lebensmittel-Großhandlungen beliefern die Umgebung mit Hilfe ihrer Kraftwagen.

Der Lieferbezirk der größten derartigen Firma umfaßt folgendes Gebiet: Gammertingen—Burladingen—Hechingen im Süden und Südwesten.

Rottenburg — Seebronn — Herrenberg — Gärtringen — Sindelfingen — Böblingen im Westen und Nordwesten. Dettenhausen—Nürtingen im Norden und Nord-Osten, Neuffen—Urach—Dapfen im Osten, und Tigerfeld—Pfronstetten im Südosten. Außerdem vereinzelt noch einige Dörfer außerhalb dieser Linie. Wenn wir nun bedenken, daß Reutlingen mehrere derartige Firmen besitzt, so dürfen wir diese Abhängigkeit nicht zu gering schätzen.

E) Der Verkehr im Reutlinger Raum

Wir haben in dem Kapitel über die Verkehrslage Reutlingens die Eisenbahnen, oder besser die modernen Verkehrsmittel das „Rückgrat" der Wirtschaft genannt. Wir wollen daher der Betrachtung der Verkehrsmittel und ihrer Benützung innerhalb des Reutlinger Raumes ein etwas ausführlicheres Kapitel widmen. Umsomehr, als wir dies als Voraussetzung z. B. des Pendelarbeiterverkehrs und anderen Wechselbeziehungen und deren Erleichterung hoch einschätzen müssen. Wir dürfen hoffen, in ihrer Verbreitung weitere Anhaltspunkte für die endgültige Abgrenzung des Reutlinger Raumes zu erhalten. Wir unterscheiden dabei zwischen öffentlichem und Privatverkehr:

a) Öffentlicher Verkehr.

Die Karte 2 zeigt uns zunächst die in unserem Raum zur Verfügung stehenden modernen Verkehrswege mit Ausnahme des Straßennetzes, das eine besondere Behandlung erfährt. Wir sehen alle Eisenbahn-, Straßenbahn- und regelmäßig befahrenen Kraftwagenlinien nach dem Stand von 1928 eingetragen. Wir fassen diese unter dem Begriff: öffentlicher Verkehr zusammen. Sie haben nun verschiedenen Wert. Die Eisenbahn wird einen größeren Einfluß auf ein Gebiet haben wie die Straßenbahn oder der Kraftwagenverkehr, eben entsprechend ihrer größeren Leistungsfähigkeit. Die Straßenbahnlinien, die sich im ganzen Bezirk nur von Reutlingen ausgehend finden, ergänzen entweder die Strecken der Reichsbahn, wie es bei den Linien nach Betzingen und Pfullingen der Fall ist, oder sie ersetzen diese ganz, wie es die Strecken nach Altenburg und Eningen tun. Der Kraftwagen wiederum leistet sowohl für die Eisenbahn wie Straßenbahn Zubringerdienste, (z. B. die Linien Walddorf—Kirchentellinsfurt, oder Erpfingen—Kleinengstingen, oder Melchingen—Mössingen).

Personenverkehr.

Die Eisenbahn zeigt in sich selbst verschieden leistungsfähige Strecken, z. B. die sich in Tübingen nach Horb und Hechingen—Balingen gabelnde Hauptlinie und die Strecken auf die Alb oder nach Gönningen. Das wirkt sich doppelt aus. Erstens einmal in Bezug auf die Reisegeschwindigkeiten und zweitens

auf die Zahl der Züge. Wir sehen auf Karte 26 die Hauptbahn als den breitesten Streifen, entsprechend der Verkehrshäufigkeit, von Metzingen über Reutlingen nach Tübingen gehend. Das Kernstück des ganzen Netzes im Reutlinger Raum ist die Strecke Reutlingen—Tübingen. Von ihr aus nimmt die Häufigkeit der Züge nach jeder Richtung ab. Auf ihr verkehrt täglich die größte Anzahl, 19 in jeder Richtung. An ihren beiden Enden befinden sich Knotenpunkte, in denen sich die Linie gabelt. Von Tübingen gehen 3 Linien mit ungefähr gleicher Zahl von Zügen aus. Zwei von ihnen, nach Horb und Hechingen, sind die Fortsetzungen der Hauptlinie. Die Bahn neckaraufwärts mit 20 Zügen in beiden Richtungen ist die wichtigere. Sie vermittelt den Anschluß an den zwischenstaatlichen Verkehr in Horb. Die Linie nach Hechingen—Balingen mit 19 Zügen täglich in beiden Richtungen erschließt das Industriegebiet um Balingen und führt weiter über die Alb ins Donautal. Die dritte Linie geht nach Herrenberg mit 14 Zügen in beiden Richtungen täglich, sie dient in der Hauptsache dem Arbeiterverkehr und ist Nebenbahn. Das andere Ende der am häufigsten befahrenen Strecke ist Reutlingen, — hat aber als Eisenbahnknotenpunkt nicht die Bedeutung wie Tübingen. Von unserer Stadt geht die Hauptlinie um 5 Züge in beiden Richtungen geschwächt nach Metzingen weiter, von wo aus sie wiederum um 4 Züge abnimmt. Ab Nürtingen macht sich bereits der Einfluß Stuttgarts bemerkbar, denn die Zahl der Züge nimmt wieder, wenn auch nur um einen täglich, zu. Die Stichbahnen von Nürtingen nach Neuffen und von Metzingen nach Urach mit 14 bzw. 12 Zügen täglich, erschließen jeweils die hier gelegenen Albtäler. Die von Nürtingen ausgehende Stichbahn erschließt ihr Tal allerdings nicht Reutlingen. Hier ist die von Metzingen ausgehende Kraftwagenlinie von größerer Bedeutung für uns. Die von Reutlingen nach Honau und weiter ins Donautal nach Ulm gehende Strecke mit täglich 15 Zügen, verliert durch die Zahnradstrecke bei Honau ihre Bedeutung für den Durchgangsverkehr und dient lediglich dem Verkehr der Alborte mit Reutlingen und dem Ausflugsverkehr. Sie ist als über die Alb führende Strecke unbedeutender wie die von Tübingen ausgehende Zollernbahn. Die in Reutlingen nach Gönningen abzweigende Privatnebenbahn mit 12 Zügen täglich, dient ausschließlich dem Verkehr der Orte des Wiesaztales mit Reutlingen und dem Arbeiterpendelverkehr. Außerdem vermittelt sie natürlich wie alle derartigen Stichbahnen den Anschluß an die Hauptlinie. Den schwächsten Verkehr weist die hohenzollerische Landesbahn von Kleinengstingen nach Sigmaringen auf mit 6 Zügen täglich. Sie ist für Reutlingen wichtig, da sie die Verbindung mit der Exklave des Reutlinger Oberamtes vermittelt.

Die Straßenbahnen dienen hauptsächlich dem Vorortverkehr. Sie vermitteln in erster Linie den Transport der Pendelarbeiter und erst in zweiter Linie und nur auf der Strecke Südbahnhof—Betzingen den innerstädtischen Verkehr.

Die Kraftwagenlinien gehen z. T. nicht von Reutlingen selbst aus, sondern sind, wie bereits erwähnt, des öfteren reine Zubringerlinien zur Eisenbahn. Auch sie dürften in erster Linie dem Arbeiterverkehr dienen, wenn auch die von ihnen beförderten Personenmassen weitaus geringer sind, als die der beiden erstgenannten Verkehrsmittel, der Eisenbahn und der Straßenbahn.

Betrachten wir nun an Hand der Karte 23 die Zahlen der beförderten Personen auf den einzelnen Linien. Sie zeigt den Nachbarschaftsverkehr nach Reutlingen sowohl auf den Eisenbahn-, wie auch auf den Straßenbahnlinien. Unter „Nachbarschaftsverkehr" verstehen wir den Verkehr von sämtlichen Ortschaften des Reutlinger Raumes n a c h Reutlingen. Ich habe also für Karte 23 alle mit dem Endziel Reutlingen gelösten Fahrkarten nach den Bahnhofslisten der einzelnen Orte des Reutlinger Raumes zusammengezählt, um die Anziehungskraft Reutlingens, resp. die tatsächliche durch Reutlingen bedingte Benützung der einzelnen Linien festzustellen. Wochen- und Monatskarten wurden dabei 6 Fahrkarten bzw. 30 Fahrkarten gleichgestellt. Sämtlicher Durchgangsverkehr, ebenso der von Reutlingen ausgehende Verkehr, ist ausgeschaltet. Zeitlich gibt die Karte den monatlichen Durchschnitt der 4 Monate Mai—August 1929. Wir finden, wie es ja nach der Art der Fragestellung gar nicht anders sein kann, für jede Strecke eine Abnahme der Verkehrsstärke mit wachsender Entfernung. Der Verkehr zwischen dem Bahnhof des Stadtteils Betzingen und dem des Hauptbahnhofes ist weitaus der stärkste. Der Verkehr von Gönningen nach Reutlingen leidet unter dem Wettbewerb des die Strecke in genau der halben Zeit bewältigenden Kraftverkehrs. Das zeigt sich in der geringen Benützung der Strecke von Gomaringen bis Gönningen. Bronnweiler und Gönningen sind an den Kraftwagenverkehr angeschlossen. Der Pendelverkehr macht überall weitaus mehr als die Hälfte des gesamten Nahverkehrs aus, so daß dessen Abhängigkeit von der Reutlinger Industrie sehr stark ist. Nicht berücksichtigt konnten für Karte 27 diejenigen Fahrten werden, die Arbeiter während der Mittagspause unternehmen und die Pfullingen, Eningen, Rommelsbach, Sondelfingen und Wannweil noch umfassen.

Insgesamt wurden auf dem Hauptbahnhof Reutlingen unter Einschluß des Fernverkehrs in den Jahren 1926—1928 folgende Fahrkartenmengen, die uns einen Anhalt für die Stärke des Gesamtverkehrs geben, verkauft:

Tab. 16

Jahr	verkaufte Fahrkarten
1926	621 350
1927	657 168
1928	676 257

(1928 mehr als 1927 19 089 gleich plus 2,9 v. H.; Teilkarten sind dabei als eine Karte gezählt.)

Eisenbahn-Frachtverkehr.

Der Frachtverkehr läßt sich nicht in derselben Weise wie der Personenverkehr erfassen. Die zugängliche Statistik der Reichsbahn umfaßte 1925 nur Stückgüter mit einem Gewicht über 500 Kilogramm. Der Empfang Reutlingens wird statistisch gar nicht aufgenommen und läßt sich nur schätzungsweise errechnen. Eine kartenmäßige Darstellung unterbleibt natürlich besser bei dieser Lückenhaftigkeit.

Tab. 17

Jahr	Stückgut Gewicht in Tonnen		Wagenladungen Gewicht in Tonnen	
	Empfang	Versand	Empfang	Versand
1926	16 817	20 085	140 243	19 682
1927	23 155	26 756	165 010	24 832
1928	22 190	25 037	192 716	26 845

Post.

Die Post bedient sich wohl auch der Eisenbahn durch ihre Bahnposten, aber ebenso wie der private Verkehr in immer steigendem Maße der Landstraße. Wichtig ist für uns als Mittel zur Abgrenzung des Reutlinger Raumes dabei weniger die Anzahl der versandten oder angekommenen Pakete und Briefe, sondern vielmehr die Tatsache, daß Reutlingen einen Mittelpunkt für die Verteilung der Post nach den umliegenden Orten darstellt. Wir haben eine ganze Anzahl Orte, die durch Personal des Reutlinger Postamts zwecks Verteilung der eingelaufenen Post aufgesucht werden, es sind dies die im Umkreis Degerschlacht, Rübgarten, Schlaitdorf, Riederich, Sondelfingen, St. Johann, Marbach, Offenhausen, Bernloch, Zwiefaltendorf, Trochtelfingen, Erpfingen, Willmandingen, Gomaringen gelegenen Orte. Allerdings wird eine Anzahl hier aufgeführter Plätze, z. B. Riedrich, Mittelstadt nicht nur von Reutlingen her versehen, sondern auch noch von einer zweiten Stelle aus, namentlich gilt dies auch für die durch die Bahnposten versehenen Orte. Am besten erhalten wir hier noch durch die Kraftposten eine neue Abgrenzung des Reutlinger Raumes.

Kraftpost und Omnibus.

Aber nicht nur durch die Verteilung der Postsachen sind die Kraftposten von Wichtigkeit, sie dienen auf manchen Strecken sogar in erster Linie dem Personenverkehr, z. B. die Linien von Würtingen und Willmandingen nach Reutlingen. Sie ermöglichen den Pendelarbeitern dieser Orte ein müheloses Aufsuchen ihres Arbeitsplatzes. Weniger wichtig sind in dieser Hinsicht die Landkraftposten, die jeweils nur wenige Fahrgäste mitzunehmen vermögen. Zu erwähnen wären hier noch die privaten Kraftwagenlinien, so namentlich die Linie Gönningen—Reutlingen. Kürzt sie doch die Fahrzeit auf die Hälfte gegenüber der Eisenbahn! Fast nur dem Arbeiterverkehr, oft nur dem eines einzigen Werkes, dienen die Linien nach Sondelfingen, Wankheim, Degerschlacht, Pfrondorf. Nur dem Ausflugsverkehr während des Sommers dient die Linie auf den Wasen. (Siehe auch Karte 21.)

b) Privatverkehr.

Neben dem oben behandelten öffentlichen Verkehr steht der Privatverkehr, d. h. der Verkehr auf den Landstraßen, die mit Ausnahme der Omnibusse nur von dem „privaten Verkehr" benutzt werden. Ein gewisses Bindeglied

zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem Privatverkehr ist der „Botenverkehr". Dieser ist z. T. ein Überbleibsel aus längst vergangenen Tagen, z. T. aber auch heute noch dringendes Bedürfnis. Es werden dabei mit wenigen Ausnahmen Pferdefuhrwerke benützt. Deren Besitzer fahren entweder täglich oder nur an bestimmten Wochentagen von ihrem Heimatort in die Stadt und befördern dabei allerlei Waren gegen Entgeld. Die täglich verkehrenden Botenfuhrwerke sind zudem meist zugleich Milchfuhrwerke. Daß dieser Verkehr auch noch neben der Eisenbahn herlaufen kann, sehen wir bei den Strecken nach Pfullingen oder Tübingen. Wer besonders Samstags die hochbepackten Wagen vor ihren Einstellwirtschaften hat stehen sehen, wird auch diesem Verkehrsmittel seine Bedeutung nicht absprechen können. Am stärksten befahren ist die Straße bis Gönningen und die bis Pfullingen, dann jedoch vor allem die durch täglich verkehrende Wagen befahrene Straße nach Jettenburg und Ohmenhausen-Stockach, sowie die Straße nach Rommelsbach bis Gniebel und die Straße bis Pfullingen und Würtingen. Welche Entfernungen dabei zurückgelegt werden, geht aus der Tatsache hervor, daß selbst Mägerkingen (29 Kilometer) und Stetten u. H. noch im Botenverkehr mit Reutlingen stehen. Dieser Wagenverkehr dient nur der Frachtbeförderung und erinnert noch an die allerdings ja nicht sehr weit zurückliegenden Zeiten der Postkutsche.

Der übrige die Landstraße benutzende Privatverkehr ist in keiner Weise nach der Reiserichtung erfaßbar. Lediglich die Zahl der Fahrzeuge auf den einzelnen Strecken der Staatsstraßen kann für diese geographische Betrachtung von Wichtigkeit sein. Dieses zeigt uns die Karte Nr. 24*) für das Jahr 1925. Der Vergleich mit einer vorhandenen Karte aus dem Jahre 1883 ist nur annähernd möglich, da die Karte von 1883 noch auf Zahl der Zugtiere, Karte 24 auf Zahl und Art der Fahrzeuge aufgenommen ist. Auffallend ist die scheinbar geringe Zunahme des Straßenverkehrs seit 1883, was wohl auf das größere Ladegewicht der Lastwagen von heute zurückzuführen ist.

Den stärksten Verkehr weist in unserem Raum das Straßenstück Unterhausen—Pfullingen und auch Pfullingen—Reutlingen auf, was wieder die enge Verbundenheit Reutlingens mit dem Echaztal beweist. Die Straßen von Metzingen nach Reutlingen und weiterhin von Reutlingen nach Tübingen zeigen etwa gleich starke Benützung, bei ihnen tritt der Personenkraftwagenverkehr besonders stark gegenüber den Lastwagen und Fuhrwerken hervor. Das ist auch der Fall auf der Straße Schönbuch—Tübingen—Hechingen, einer der Ausfallstraßen des Stuttgarter Wochenendverkehrs. Auf der Straße durch das Echaztal dagegen tritt der Autoverkehr gegenüber dem meist bäuerlichen Fuhrwerksverkehr ganz zurück. Dieselbe Erscheinung ist in den Tälern oberhalb Urach zu erkennen und, wenn auch in schwächerem Maße, auf den Straßen Tübingen—Herrenberg und Tübingen—Horb.

*) Nach einer Karte des Ministeriums des Innern, Abteilung für Straßen und Wasserbau, Lit. 144.

F) Kultureller Einfluß Reutlingens auf seinen Raum

Bei der Betrachtung des kulturellen Einflusses Reutlingens auf seine Umgebung finden wir, mit Ausnahme des Einzugsgebietes seiner Schulen, einen viel größeren Raum erfaßt, als bisher. Wir müssen dabei aber immer die schwächere Einwirkung gerade dieser Faktoren berücksichtigen und dürfen ihr daher bei der endgültigen Abgrenzung des Reutlinger Raumes nicht allzuviel Gewicht beilegen.

a) Schulen.

Die Karte 25, auf der das Schülereinzugsgebiet der Reutlinger Schulen dargestellt wird, ist für das Technikum für Textilindustrie auf das Einzugsgebiet der übrigen Schulen beschränkt. Oberrealschule, Gymnasium, Töchterschule, Gewerbeschule und die Handelsschule holen einen großen Teil ihrer Schüler aus der Umgebung Reutlingens. Sie geben damit eine sehr gute Abgrenzung des Reutlinger Raumes. Das Technikum für Textilindustrie, die Bauhandwerkerschule, die landwirtschaftliche Winterschule sprengen diesen Rahmen. Ersteres holt sich seine Schüler aus der ganzen Welt, letztere wenigstens aus den Gebieten des ganzen Schwarzwaldkreises.

Betrachten wir zunächst die Karte 25. Daß die Alb entsprechend ihren schlechteren Verkehrsverhältnissen und der dünneren Besiedlung hinter dem Unterland zurücksteht, nimmt uns nicht wunder. Die industrialisierten Orte treten auch hier mit einem nicht nur absolut sondern auch relativ größeren Anteil an Schülern auf wie die Bauerndörfer. Trotz der rund vierstündigen Bahnfahrt (hin und zurück) kommen selbst von Münsingen jeden Tag Schüler nach Reutlingen. Andere wiederum, namentlich die Techniker und die Schüler des Predigerseminars der evangelischen Gemeinschaft wohnen auch in Reutlingen. Die Tab. 18 gibt das Verhältnis der Zahl der einheimischen zu den ortsfremden Schülern innerhalb jeder Schulgattung und ergänzt so die Karte 25. Sie ließ sich nur für die höheren Schulen genau berechnen, da bei den Schülern der Fachschulen oft nur die Firma, bei der die einzelnen Schüler beschäftigt sind und nicht die Heimat angegeben war. Die Zahlen gelten für das Jahr 1928.

Tab. 18

Schulgattung	Gesamtzahl	Auswärtige	%
Oberrealschule	464	168	36,2
Gymnasium	131	40	30,5
Realgymnasium	93	22	23,6
Mädchenrealschule	264	43	16,2
Zusammen	952	273	34,8

Beim Technikum für Textilindustrie ist der Hundertsatz der Einheimischen im Zusammenhang mit dem ganzen Charakter der Schule ein wesentlich klei-

nerer von nicht einmal 10 v. H. Nun verteilen sich die auswärtigen Schüler der Reutlinger Anstalten aber nicht gleichmäßig, d. h. gemäß dem Anteil der einzelnen Schulen an ihrer Gesamtzahl auf die Orte des Schülereinzugsgebietes. So sind die Schüler Pliezhausens, die in Reutlingen zur Schule gehen, fast alle Lehrlinge der Gewerbeschule, die Schüler aus Unterhausen dagegen besuchen in ihrer Mehrzahl die höheren Schulen, es sind dies Eigenarten der einzelnen Dörfer, die sich in kein Schema pressen lassen. Der Unterschied zwischen Bauern- und Industriedorf spielt hier nur insofern eine Rolle, als das Bauerndorf eben meist keine Lehrlinge zur Stadt schicken wird, dagegen dürfte dies keine Beziehung zum Besuch der höheren Schulen haben.

b) Verwaltung.

Neben den Schulen sind es die Behörden, die Verwaltung, die einen Einfluß auf die Gebiete um Reutlingen ausüben. Dieser äußert sich allerdings weniger in sichtbaren, direkt erfaßbaren Tatsachen, er ist viel mehr geistiger Art. Die Karte 26 zeigt uns die Grenzen einiger Verwaltungsbezirke, die ihren Mittelpunkt in Reutlingen haben. Es muß uns zunächst die Lage Reutlingens auffallen, das innerhalb der größten Ausdehnung seines Verwaltungsraumes eine randliche Lage einnimmt, die noch verstärkt wird durch das keilförmige Eindringen der hohenzollerischen Lande.

Die kleinste Verwaltungseinheit, das Reutlinger Oberamt, ist kleiner als der bisher angenommene mutmaßliche Reutlinger Raum, das Arbeitsamt Reutlingen dagegen würde mit seinem Raum am besten das natürlicherweise zu Reutlingen gehörige Gebiet umfassen. Es ist dies nicht weiter wunderlich, da es von der jüngsten Grenzziehung, die erst nach dem Weltkriege erfolgte, umspannt wird. Es ragt allerdings etwas über das Gebiet des Landes hinaus, in dem der Reutlinger Einfluß der stärkste ist, z. B. mit dem südlichsten Teil des Oberamts Reutlingen oder mit Rottenburg, umfaßt aber doch keine Gebiete, die stark unter dem Einfluß einer dritten, Reutlingen wenigstens industriell gleichbedeutenden Stadt stehen. Die nächstgroße Einheit ist das Gebiet der Handelskammer Reutlingen, die einesteils Gebiete des seither besprochenen Verwaltungsraumes (das Oberamt Münsingen) nicht mehr umfaßt, dafür aber unter Außerachtlassung aller historischen Grenzen weit nach Osten übergreift und noch Teile des Filstales (Göppingen) einschließt. Das Gebiet des Schwarzwaldkreises bestand als Verwaltungseinheit bis zur Revolution, nach der die Einteilung Württembergs in vier Kreise aufgehoben wurde. Nur wenig über dieses hinaus, Münsingen noch umschließend, geht das Gebiet der Handwerkskammer Reutlingen. Neben den ebengenannten Behörden, die nur eine Auslese der wichtigsten darstellen, bestehen noch manche andere, weniger wichtige, mit größeren und kleineren Gebieten, die aber zu wenig Einfluß auf den Reutlinger Raum haben, die geradesogut in irgend einem anderen Orte der Umgebung sitzen könnten, ohne daß dadurch eine geographische Tatsache geändert würde, deren Aufzählung somit durchaus unnötig ist.

Vierter Teil

Abgrenzung des Reutlinger Raumes

Wir hatten uns zu Beginn des dritten Teils ein Gebiet auf Grund der ersten untersuchten Beziehung, der Verteilung der Reutlinger Industrie abgegrenzt. Bei den folgenden Untersuchungen war, wenn wir vom „Reutlinger Raum" oder besser vom „mutmaßlichen Reutlinger Raum" sprachen, immer ein Gebiet jener Größenordnung gemeint. Wir müssen uns nun die Frage vorlegen: Können wir auf Grund unserer Untersuchungen tatsächlich von einem Reutlinger Raum reden, oder steht Reutlingen selbst stark unter dem Einfluß einer anderen stärkeren Tatsache? Und zweitens, wie wäre dieser Reutlinger Raum, falls er wirklich vorhanden ist, abzugrenzen?

Die erste Frage ist auf Grund vorliegender Arbeit wohl eindeutig in dem Sinn zu beantworten, daß Reutlingen tatsächlich Mittelpunkt eines Gebietes ist, in dem die Summe der von ihm ausgehenden Einflüsse die Summe aller von anderer Seite ausgehenden Beeinflussungen übertrifft. Denken wir dabei nur an die Reutlinger Industrie und an alle von ihr abhängigen Erscheinungen, wie Pendelarbeiter oder Nahverkehr. Dasselbe zeigt uns das Einzugsgebiet seiner Schulen und seine Stellung als Mittelpunkt der verschiedensten Verwaltungsbezirke.

Schwieriger ist die zweite Frage zu beantworten. Vergegenwärtigen wir uns nocheinmal kurz das am Anfang des dritten Kapitels gesagte, so kommen wir erneut zu dem Schluß, daß wir hier gezwungen sind, einen Mittelweg zu beschreiten. Die Grenze des Reutlinger Raumes wird keine scharfe Linie sein können, da sie ja nicht nach e i n e m Gesichtspunkt, sondern nach vielen, allmählich in ihrer Bedeutung abklingenden Gesichtspunkten gezogen werden muß. Sie stellt wie jede derartige Grenze einen Grenzsaum dar mit Uebergangsgebieten. Betrachten wir nun einmal kurz eine Zusammenstellung aller Faktoren, die wir kennen gelernt haben, und vergleichen wir, wie weit sie hinter dem von uns zunächst angenommenen mutmaßlichen Raum zurückbleiben oder über ihn hinausgehen. Zunächst Karte 15. Ihr Gebiet ist namentlich gegen Nürtingen hin viel beschränkter, als das von Karte 25 dargestellte. Und damit kommen wir gleich an einen etwas problematischen Punkt. Sollen wir Nürtingen noch zum Reutlinger Raum rechnen? Karte 22 zeigt, wie von Nürtingen aus die Zahl der Züge nach Stuttgart zunimmt, d. h. es tritt hier als äußerster Vorposten Stuttgarts auf, und scheidet somit aus dem Reutlinger Raum aus. Auch Karte 21 zwingt uns zu diesem Schluß, ebenso Karte 17 und 23. Es bleibt also allein Karte 25, die das Schülereinzugsgebiet, und Karte 26, die die Verwaltungsbezirke zeigen. Außerdem die Tatsache, daß Nürtingen noch in das Gebiet fällt, das von Reutlingen aus, wenigstens teilweise, mit Kolonialwaren versorgt wird. Auf Grund dieser

letzteren drei Tatsachen können wir Nürtingen aber höchstens zum vorhin erwähnten Grenzsaum rechnen. Die Grenze selbst müssen wir hier näher bei Reutlingen ziehen. Nach Karte 15, 21 und 23 käme nur Neckartenzlingen als äußerster Punkt des Reutlinger Raumes neckarabwärts in Frage. Von da aus können wir die Linie nach Karte 21 weiter über das Gebiet um Neuffen-Hülben und (nach Karte 15) Wittlingen-Tailfingen (s. auch Karte 17) nach Münsingen ziehen. (Vergleiche Karte 15, 17, 25, 26.) Die Einbeziehung Münsingens könnte strittig sein. Wir haben hier ein ziemlich wenig industrialisiertes Gebiet vor uns (vergleiche Lit. 117), in dem der Reutlinger Einfluß infolge einer gewissen „Inaktivheit" des Gebietes geringer ist; wenn wir mit diesem Ausdruck in diesem Zusammenhang die Landwirtschaft im Gegensatz zur Industrie so bezeichnen dürfen. Er ist aber immer noch größer wie jeder andere. Aus denselben Gründen können wir von Münsingen südwestlich und dann westlich gehend Tigerfeld-Bronnen an der Lauchert noch einschließen. (S. Karte 21, 25, 26). Bronnen a. d. L. umsomehr, als es auch verwaltungsmäßig als Exklave des Reutlinger Oberamtes mit diesem zusammenhängt. Von Bronnen aus ist die Grenze leichter zu ziehen, da wir nun wiederum in ein seinen Lebensäußerungen nach „aktiveres" Gebiet kommen. Wir ziehen sie zunächst nach NW (nach Karte 21), unter Einschluß der erwähnten Exklave über Stetten u. h. S. vorbei an Erpfingen, und von hier aus nordwestlich vorbei an Willmandingen oder Melchingen (Karte 15, 21) nach Talheim-Mössingen. Im weiteren Verlauf kommen wir nun an die Grenze gegen Tübingen, die uns ähnlich wie die gegen Nürtingen durch die starke „Aktivität" des Gebietes Schwierigkeiten macht. Bis vor Tübingen selbst erleichtert uns das Gelände die Grenzziehung. Wir können in Uebereinstimmung mit Karte 15, 17, 21, 23, 25 ab Mössingen unter Ausschluß Nehrens, ähnlich der Führung der Bahnlinie, den östlichen Rand des Steinlachtales als Grenze bezeichnen.

Nun aber Tübingen selbst. Nach Karte 15, 17, 23, 25, 26 ist es zum Reutlinger Raum zu rechnen und doch nimmt es als Universitätsstadt und Garnison, als Sitz des Schwurgerichtes und anderer Behörden eine Stellung ein, die es außerhalb unserer Grenzen stellt. Ganz bestimmt allerdings gehört es wirtschaftlich zum Reutlinger Raum.

Gegen NW und N macht die Grenzziehung keine weiteren Schwierigkeiten. Der Einfluß Stuttgarts und der Reutlingens treffen sich im Schönbuch an einer klaren Linie. Stuttgarts Gebiet reicht bis Dettenhausen, Waldenbuch, Neuenhaus, Aich, Nürtingen (s. Karte 17, 21, 22, 25, 26). Der Reutlinger Raum beginnt mit Pfrondorf, Gniebel, Häslach, Schlaitdorf (s. Karte 15, 21, 23, 25, 26). Dazwischen liegt das Schaichtal und Wald. Man könnte hier beinahe versucht sein, von einer Grenzwildnis zu reden, wenn eben der Wald nicht auch „kultiviert" wäre. In dem dünn besiedelten Schönbuch klingen sowohl die von Stuttgart wie die von Reutlingen ausgehenden Beeinflussungen aus.

Damit haben wir den Reutlinger Raum mit Hilfe der inneren Linie seines Grenzsaumes festgelegt (s. Karte 27). Diesen nach außen abgrenzen zu wollen ist zwecklos, um nicht zu sagen unmöglich.

Literaturverzeichnis

A. Spezielle Literatur über Reutlingen.

a) Historische Literatur.

1. Bames, K. Chronika von Reutlingen. 1830—1875. Reutlingen 1920.
2. Fehleisen, E. Chronika von Reutlingen. 1897. Reutlingen.
3. Fetzer. Zurückblick auf das große Brandunglück, durch welches die Stadt Reutlingen im Sept. des Jahres 1726 in Schutt und Asche gelegt worden ist. Reutlingen 1826.
4. Fizion. Chronika und grindtliche Beschreibung des hailigen römischen Reichs Statt Reutlingen. Reutlingen 1826.
5. Gayler. Historische Denkwürdigkeit von Reutlingen. Reutlingen 1840.
6. Gratianus. Geschichte der Achalm und der Stadt Reutlingen. Tübingen 1831.
7. Gratianus. Philipp Melanchton und Josua Weiß, der Abgeordnete von Reutlingen. Reutlingen 1830.
8. a) Maier, G. Dr. Stadtpfarrer i. R. siehe unter 15. b) und 130, 131.
8. b) Memminger, F. A. Versuch einer Beschreibung der Stadt Reutlingen. Reutlingen 1805.
9. Oberamtsbeschreibung von Reutlingen 1824.
10. Oberamtsbeschreibung von Reutlingen 1893.
11. Reutlinger Adreßbuch 1928.
12. Reutlinger Geschichtsblätter.
13. Rommel, K. Reutlinger Heimatbuch. Reutlingen 1913.
14. Rupp, T. Aus der Vorzeit Reutlingens. Reutlingen 1869.
15. a) Stübler. Der große Brand von Reutlingen. Reutlingen 1926.
15. b) G. Maier u. a., Reutlingens Werdegang in 1500 Jahren seiner Geschichte mit besonderen Darstellungen des großen Brandes und seiner Folgen. Herausgegeben von der Schwarzwälder Kreiszeitung 1926.

b) Wirtschaftswissenschaftliche Darstellungen.

16. Hahn. Der Weinbau in Reutlingen und seine Zukunft. Reutlingen 1886.
17. Reutlingen. Deutscher Architektur- und Industrieverlag. Berlin-Halensee 1925.
18. Thoma, H. Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Reutlingen, 1803—1914. Reutlingen 1928.
19. Wittmann, R. Die Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse der freien Reichsstadt Reutlingen 1648—1803. Reutlingen 1927.

c) Geographische Literatur.

20. Verschiedene kleinere Führer durch Reutlingen, herausgegeben vom Verkehrsverein Reutlingen u. a.

21. Urach, W. Herzog von. Reutlingen, ein Beitrag zur Stadtgeographie. Diss. Tübingen 1925 (ungedruckt).

d) Geologische Darstellungen.

22. Burkhardtsmaier. Die geognostische Umgebung von Betzingen. Diss. Tübingen 1919.
23. Kommerell. Die Geologie der Achalmlandschaft und der St. Johanner Halbinsel. Diss. Tübingen 1924.
24. Rieber. Der braune Jura der Balinger, Hechinger und Reutlinger Alb. Diss. Tübingen 1923.

B. Allgemeine und außerwürttembergische siedlungsgeographische Literatur.

25. Baum, J. Die schöne Stadt. München 1912.
26. Beer, A. Allgemeine Geschichte des Welthandels. Wien 1860.
27. Below, G. von. Großhändler und Kleinhändler im Deutschen Mittelalter. Jahresberichte für National-Ökonomie und Statistik. Bd. 20. Jena 1900.
28. Bobek, H. Grundfragen der Stadtgeographie. Geogr. Anzeiger 1927.
29. Bobek, H. Innsbruck. In Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde. Bd. 25, 3. 1927/1928.
30. Brinckmann, A. E. Deutsche Stadtbaukunst in der Vergangenheit und Gegenwart, Frankfurt/M. 1911.
31. Brix und Genzmer. Städtebauliche Vorträge. Erster und zweiter Vortragszyklus, Berlin 1908.
32. Brüse, P. Müllheim a. d. Ruhr. Versuch einer Stadtgeographie. Diss. Köln 1925.
33. Dörries, H. Die Städte im oberen Leinetal. Göttingen, Nordheim und Einbeck. Ein Beitrag zur Landeskunde Niedersachsens und zur Methodik der Stadtgeographie. Göttingen 1925.
34. Eberstadt, R. Handbuch des Wohnungswesens und der Wohnungsfrage Jena 1920.
35. Ertel, A. Die Entwicklung des großstädtischen Wohnungs- und Verkehrswesens in den letzten Jahrzehnten. Wien 1916.
36. Fritz, J. Deutsche Stadtanlagen. Programm Nr. 520 des Lyz. zu Straßburg im Elsaß. Straßburg 1894.
37. Geißler, W. Beiträge zur Stadtgeographie. Ztschr. d. Gesellschaft für Erdkunde Berlin. Berlin 1920.
38. Geißler, W. Danzig, ein siedlungsgeographischer Versuch. Diss. Halle 1918.
39. Geißler, W. Die deutsche Stadt. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde. Bd. 22, 5. 1924.
40. Graf, G. E. Die Entwicklung des Stadtgrundrisses von Berlin. Mitt. der Ver. d. Stud. d. Geogr. a. d. Universität Berlin. Berlin 1918.
41. Hahn, F. G. Die Städte der norddeutschen Tiefebene. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde. Bd. 1, 3. Stuttgart 1885.
42. Hanslik, E. Biala. Eine deutsche Stadt in Galizien. Wien 1909.

43. Hasse, E. Die Intensität großstädtischer Menschenanhäufungen. Allgem. stat. Archiv 2, Tübingen 1891/92.
44. Hassert, K. Die Städte geographisch betrachtet. Aus Natur- und Geisteswelt. Bd. 163. Leipzig 1907.
45. Hassinger, H. Über einige Aufgaben der Geographie der Großstädte. Geographischer Jahresbericht aus Wien 1910.
46. Hassinger, H. Über einige Aufgaben der Städtekunde. Pet. Mitt. 36. Gotha 1910.
47. Hassinger, H. Beiträge zur Siedlungs- und Verkehrsgeographie von Wien. Mitteilungen der Geogr. Ges. Wien. Wien 1910.
48. Hettner, A. Die Lage der menschlichen Ansiedlungen. Geogr. Zeitschrift. 1, 1895.
49. Hettner, A. Die wirtschaftlichen Typen der Ansiedlungen. Geogr. Zeitschrift 8, 1902.
50. Hettner, A. Über Bevölkerungsstatistische Grundkarten. Geogr. Zeitschr. 6, 1900.
51. Kallsen, O. Die deutschen Städte im Mittelalter. Halle 1891.
52. Kleene, A. Die Straßen Oldenburgs. Diss. Münster 1928.
53. Klockenhoff, K. Die bergische Randlandschaft. Diss. Köln 1929.
54. Kröcher, H. Stettin, ein Beitrag zur modernen Stadtgeographie, Diss. Greifswald 1913.
55. Lukas, G. A. Die Stadt Graz. Mitt. d. K.K. geogr. Ges. Wien Bd. 52, Wien 1909.
56. Oberhummer, E. Die Geographie der großen Städte. Verh. d. Int. Geogr. Kongr. in Genf 1908.
57. Oberhummer, E. Der Stadtplan. Verh. d. 16. dtsch. Geogr. Tags, Berlin 1907.
58. Oberhummer, E. Wien. Wien 1908.
59. Olbricht, K. Die deutschen Großstädte. Wien 1908.
60. Petersen, R. Die Wohnungs- und Siedlungsfragen n. d. Krieg. Stuttgart 1918.
61. Prümper, Marianne. Aachen, Geogr. Betrachtung einer rheinischen Stadt. Aachen 1926.
62. Rauers, F. Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland. Versuch einer quellenmäßigen Uebersichtskarte. Pet. Mitt. Bd. 52, Gotha 1906.
63. Rudolphi, H. Das Stadtbild Leipzigs, geographisch betrachtet. Mitt. d. Ver. d. Geogr. Leipzig 1911.
64. Schlüter, O. Bemerkung zur Siedlungsgeographie. Geogr. Ztschr. Bd. 5, Leipzig 1899.
65. Schlüter, O. Über den Grundriß der Städte, Ztschr. d. Ges. f. Erdk. Bd. 34. Berlin 1899.
66. Späth, K. Die Umgestaltung von Altbrüssel. München 1914.
67. Spethmann, H. Berlins Lage. Mitt. d. Ver. d. Stud. d. Geogr. a. d. Univ. Berlin. Berlin 1918.
68. Statistisches Jahrbuch deutscher Städte für das Jahr 1912/13. Herausgegeben d. Neefe, Breslau 1916.

69. Stutzer, E. Die deutschen Großstädte einst und jetzt. Berlin 1917.
69. a) Thünen, A. von. Der isolierte Staat in seinen Beziehungen zur Landesgeschichte, Bd. 9, 1886.
70. Wäntig, H. Die wirtschaftliche Bedeutung der Großstadt. Dresden 1903.
71. Weber, A. Über den Standort der Industrie. Tübinger Diss. 1909.

C. Württembergische siedlungsgeographische Darstellungen und Hilfswissenschaften.

72. Bohnenberger, K. Die Ortsnamen des schwäb. Albgebietes nach ihrer Bedeutung für die Besiedlungsgeschichte. Württ. Viertelj.-Hefte f. Landesgeschichte, Bd. 9, 1886.
73. Bräuhäuser, M. Die Bodenschätze Württembergs, Stuttgart 1912.
74. Buob, M. Die Besiedlungsverhältnisse des Württ. Keuperberglandes zwischen Neckar und Rems. Diss. Tübingen 1925 (ungedruckt).
75. Das Land Württemberg. I., II., III. Sonderausg. d. Stuttg. N. T. o. Jahr.
76. Dipper. Untersuchungen über die Bevölkerung in Württemberg. 1876.
77. Eberhardt, P. Aus Alteßlingen. Eßlingen 1925.
78. Ehrat, H. Die Rhätformation und Rhät-Liasgrenze in Schwaben. Tübingen 1920.
79. Fraas, O. Geognostische Beschreibung von Württemberg, Baden und Hohenzollern. Stuttgart 1882.
80. Fuchs-Röll. W. P. Das schwäbische Haus. Besondere Beilage des Staatsanzeigers für Württemberg 1925 Nr. 6.
81. Gößler. Die Vor- und Frühgeschichtliche Besiedlung des Oberamtes Riedlingen. Stuttgart 1923.
82. Gößler. Die deutschen Burgen der Vorzeit. Stuttgart 1924.
83. Gößler, P. Fundberichte aus Schwaben. Stuttgart 1905.
84. Gradmann, R. Die ländlichen Siedlungen des Königreichs Württemberg. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde.. Bd. 21, 1. 1913.
85. Gradmann, R. Die städtischen Siedlungen des Königreichs Württemberg. Bbd. Bd. 21, 2. 1914.
86. Gradmann, R. Schwäb. Städte. Ztschr. d. Ges. f. Erdk. Berlin 1916.
87. Gradmann, E. Kunstwanderung in Württemberg und Hohenzollern. 2. Aufl. Stuttgart 1926.
88. Haas, H. Land und Leute, Monographien z. Erdkunde: Schwabenland. Bielefeld und Leipzig 1914.
88. a) Handelsadreßbuch von Württemberg, Stuttgart. 1925.
89. Hartmann, J. Die Besiedlung Württembergs von der Urzeit bis zur Gegenwart. Württ. Vierteljahrsblätter 1894.
90. Herold, J. Die Verbreitung des Weinbaus in Württemberg. Stuttgart 1907.
91. Hirschfeld, P. Württembergs Großindustrie und Großhandel. Leipzig 1889.

92. Hörle. Neue Landeskunde von Württemberg. Stuttgart 1922.
93. Hofmann, A. von. Historische Reisebegleiter für Deutschland. III. Das Königreich Württemberg und Hohenzollern. Berlin und Stuttgart 1906.
94. Kick, J. und J. Baum. Alte Städtebilder aus Schwaben. Stuttgart 1916.
95. Klaiber, Chr. Die Grundrißbildung der deutschen Stadt im Mittelalter unter besonderer Berücksichtigung der schwäbischen Lande. Berlin 1912.
96. Koken, E. Löß und Lehm in Schwaben. N. J. f. Min. 1900.
97. Krebs, N. Landeskunde von Deutschland. Teil 1. Süddeutschland, Leipzig und Berlin 1923.
98. Krebs, N. Die Verteilung der Bevölkerung Süddeutschlands auf geograph. Einheiten. Zeitschr. d. Ges. f. Erdk. Berlin. Berlin 1923.
99. Lang, R. Vorbergbildung und Tektonik am Nordrand der Schwäbischen Alb. Ztschr. d. Deutsch. Geol. Ges. 1913. 4.
100. Leibbrand, H. Siedlungsgeographie der Ostalb (ohne das Härdtsfeld). Diss. Tübingen 1925 (ungedruckt).
101. Löffler, K. Die Formen der Schwäb. Alb und ihr Einfluß auf die Besiedlung. Diss. Tübingen 1915.
102. Losch, H. Die Entwicklung der Bevölkerung Württ. im 19. Jahrhundert. Württ. Jahrbücher für Stat. und Landeskunde Jahrgang 1900.
103. Marx, R. Die klimatischen Verhältnisse der Schwäb. Alb. Diss. Tübingen 1911.
104. Memminger, J.D.G. von. Beschreibung von Württemberg. Stuttgart 1841.
105. Mock, M. Die historisch-topographische Entwicklung der Städte Saulgau, Mengen, Riedlingen, Ehingen und ihre geogr. Grundlagen. Diss. Tübingen 1924 (ungedruckt).
106. Müller, K. O. Alte und neue Stadtpläne der oberschwäbischen Reichsstädte. Stuttgart 1914.
107. Muesmann, A. Die bauliche Entwicklung der Stadt- und Landgemeinden Württembergs und die neue Bauordnung in: Hie gut Württemberg allewege. Stuttgart 1916.
107. a) Naumann, Frdr. Der deutsche Süden. Südd. Monatsh. 1912/13.
108. Nägele, E. Die Römerstraße Rottenburg—Tübingen—Köngen. Tübinger Chronik 10. Februar 1928.
109. Palm, A. M. Karstphänomen auf der Reutlinger und Tübinger Alb. Diss. Tübingen 1912.
110. Paret, O. Urgeschichte Württembergs unter besonderer Berücksichtigung des mittl. Neckarlandes. Stuttgart 1921.
111. Schlatterer, A. Die Ansiedelungen am Bodensee in ihrer natürlichen Voraussetzung. Forschungen z. deutsch. Landes- und Volkskunde. Band 5, 7. 1908.
112. Schlitz, A. (I) Rassenfragen, Straßburg. 1915.
113. Schlitz, A. (III) Siedlungswesen. Kulturentwicklung des Neckarlandes

in vorgeschichtlicher Zeit. Bericht des hist. Vereins. Heilbronn. Heft 10 1912.
114. Schober, H. Über den Personalverkehr auf den württ. Eisenbahnen. Stuttgart 1879.
115. Schöck, P. Die Entwicklung der Stadtgeogr. in Württemberg. Festschrift der Oberrealschule Ludwigsburg. 1927.
116. Schöck, P. Das Stadtbild von Heilbronn. Stuttgarter Geogr. Studien, A. 10. Stuttgart 1927.
117. Schönleber, D. Das Industriegebiet der Schwäbischen Alb und ihres Vorlandes. Stuttg. Geogr. Stud. A. 2/3. Stuttgart 1926.
118. Schwäbisches Heimatbuch. Herausgeg. v. Bd. f. Heimatschutz in Württ. und Hohenz. Stuttgart 1913 ff.
119. Ströhmfeld, G. Das Schwabenland in Wort und Bild. Stuttg. v. J.
120. Uhlig, C. Tübingen und Umgebung. Erdgeschichtliche und landeskundliche Abhandlungen aus Schwaben. Öhringen 1923.
121. Wagner, Georg. Über das Zurückweichen der Stufenränder in Schwaben und Franken. Oehringen 1924.
122. Walfisch, E. Die Anhäufung der Siedlungen im Königreich Württemberg. Eine stat. Studie. Diss. Tüb. 1912.
123. Walter, M. Die Schwäb. Alb zwischen Achalm und Hohenzollern, aus: Haack, Sammelwerk: Bild und Karte. Gotha 1923.
124. Walter, P. Schwäb. Volkskunde Leipzig 1929.
125. Wegweiser durch 20 württ. Städte. Verl. d. Metzler'schen Buchhandlung Stuttgart 1910.
126. Weller. Die Besiedelung des Alemannenlandes. Stuttgart 1898.
127. Wever, E. Das Stadtbild von Stuttgart. Stuttg. Geogr. Stud. A. 1. Stuttgart 1924.

D. Zeischriften und dergleichen.

128. Jahreshefte d. Ver. f. Vaterl. Naturkunde i. Württ. Stuttg. 1845 ff.
129. Mitt. d. Württ. Stat. Landesamtes. Stuttgart 1889 ff.
130. Reutlinger Generalanzeiger. Verschiedene Jahrgänge.
131. Schwarzwälder Kreiszeitung. Verschiedene Jahrgänge.
132. Württ. Gemeindestatistik. 1910. Herausgeg. v. W. stat. Landesamt. Stuttgart 1910.
133. Württ. Jahrb. f. Stat. u. Landesk. Hrsg. v. W. stat. Landesamt. Stuttgart 1818 ff.
134. Württ. Viertelj.-H. f. Landesgesch. Hrsg. v. W. stat. Landesamt. Stuttgart 1878 ff.

E. Karten und Bilder.

135. Deutsche Karte 1 : 50 000 Blatt 1115 Reutlingen.
136. Karte d. deutsch. Reiches 1 : 100 000 (i. F. d. K. f. d. Manöver d. 27. Division (2. Kgl. Württ.) 1914.
137. Übersichtskarte v. Mitteleuropa 1 : 300 000, Bl. Stuttgart Herausgegeben von d. kartograph. Abtlg. der kgl. preuß. Landesaufnahme.

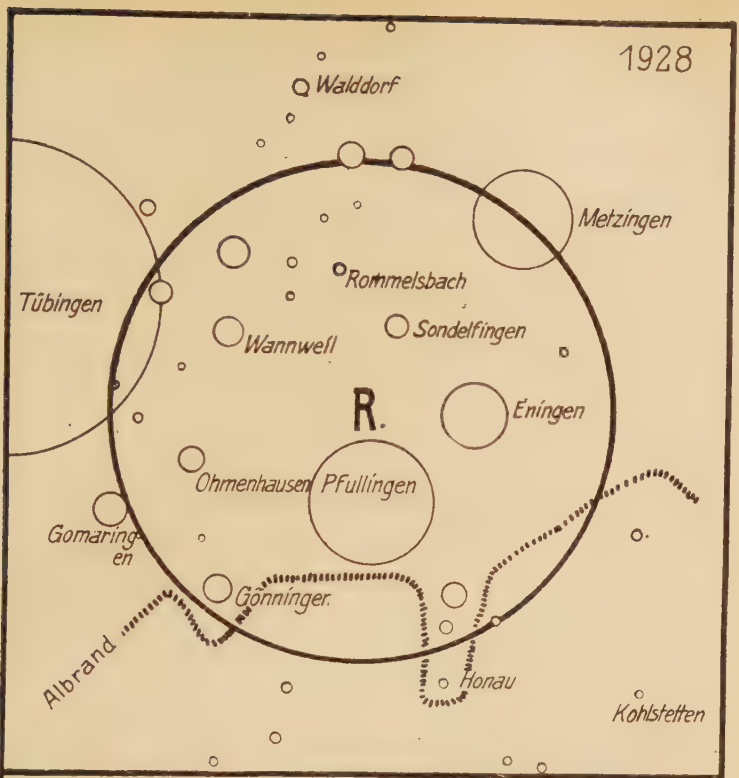
138. Markungskarte von Württemberg mit Eisenbahn- und Kraftwagenlinien 1922 1 : 350 000.
139. Markungskarte von Württ. 1 : 150 000.
140. Karte des Oberamts Reutlingen, Herausgegeben v. Kgl. württ. stat. Landesamt. 1891.
141. Geognostischer Atlas v. Württ. 1 : 50 000.
142. Flurkarten mit und ohne Höhenlinien 1820 ff.
143. Karte des württ. Stat. Landesamtes 1 : 350 000. 1900 ff. über die Verteilung von: a) Waldungen, b) Weideland, c) Wiesen, d) Acker- und Gartenland, e) Weinberg, f) Religionen, g) Besiedlungsdichte, h) Fideikommißbesitz etc.
144. Verkehrskarten A und B d. Württ. Minist. d. I Abt. für Straßen- und Wasserbau, verschiedene Jahrgänge.
145. Eisenbahnkarte d. D. Reichskursbuches. Sommer 1928.
146. Plan der Stadt Reutlingen um 1726 (Bettelplan).
147. Plan der Stadt Reutlingen um 1820 1 : 10 000 und 1 : 5000.
148. Pläne der Stadt Reutlingen 1847 ff. 1 : 5000.
149. Plan der Stadt Reutlingen 1914 1 : 7500.
150. Plan der Stadt Reutlingen 1928 1 : 10 000 und 1 : 6000.
151. Braun und Hogenbergs Städtebuch. Ende des 16. Jahrhunderts.
152. Topographia Sueviae (Merian) Frankfurt Main. 1643.
153. Ansicht Reutlingens von Ludwig Ditzinger. 1620.
154. Brandbild Reutlingens nach 1726.
155. Eine Reihe ältester Ansichtskarten und Photos aus Privatbesitz.

F. Reutlinger Heimatromane usw.

156. Bossert, G. Der Reutlinger Sieg von 1524. Reutl. o. J.
157. Finckh, L. Der Rosendoktor. Stuttgart und Berlin o. J.
158. Finckh, L. Die Reise n. Tripstrill. Stuttgart und Berlin 1913.
159. Finckh, L. Der Bodenseher. Stuttgart und Berlin 1914.
160. Finckh, L. Der Vogel Rock. Stuttgart und Berlin 1924.
161. Finckh, L. Die Jakobsleiter. Stuttgart und Berlin 1921.
162. Finckh, L. Rapunzel. Hausbücherei d. deutsch. Dichterged.-Stiftung. 35. Bd. 1910.
163. Gloning, P. Jos. Weiß, der Bürgermeister. Reutlingen o. J.
164. Gloning, P. Bilder aus der Reformationszeit von Reutlingen vor 400 Jahren. Reutlingen o. J.
165. Hauff, W. Lichtenstein. Reutlingen o. J.
166. Kurz, J. Ein Beitrag zur Lebensgeschichte von Hermann Kurz. Die Biographie in seinen „Gesammelten Werken". (Heyse-Fischer.)
167. Kurz, H. Schillers Heimatjahre.
168. Maier, G. Altreutlinger Familien, I und II. Reutl. o. J.
169. Pichler, L. Die letzten Grafen von Achalm. Reutlingen 1900.
170. Reutlinger Heimatschriften, Nr. 3.
171. Schnerring, C. A. Du suchest das Land heim. Stuttg. 1918.
172. Schnerring, C. A. Martinsvögel. Reutlingen o. J.

Lebenslauf

Am 5. Oktober 1907 wurde ich Kurt Albrecht, zu Schwetzingen in Baden geboren, als Sohn des Kaufmanns Gustav Albrecht. Ich besuchte die Oberrealschule zu Reutlingen und bezog nach bestandenem Schlußexamen die Universität Tübingen. Ich hörte im Sommersemester 1926 bei den Herren Professoren Meisenheimer, Gerlach, Bülow. Vom Wintersemester 1926/27 bis zum Sommersemester 1928 studierte ich in Heidelberg und habe bei folgenden Herren Professoren und Dozenten Uebungen und Vorlesungen belegt: Hettner, Schmitthenner, Sölch, Salomon-Calvi, Erdmannsdörfer, Rüger, Freudenberg, Müller, Jost, Walther, Herbst, Merton, Speek und Münter. Vom Wintersemester 1928/29 bis zum Wintersemester 1929/30 habe ich, (wiederum in Tübingen) bei nachstehenden Herren Professoren und Dozenten belegt: Uhlig, Krämer, Hennig, R. R. Schmidt, Reinerth, Lehmann.



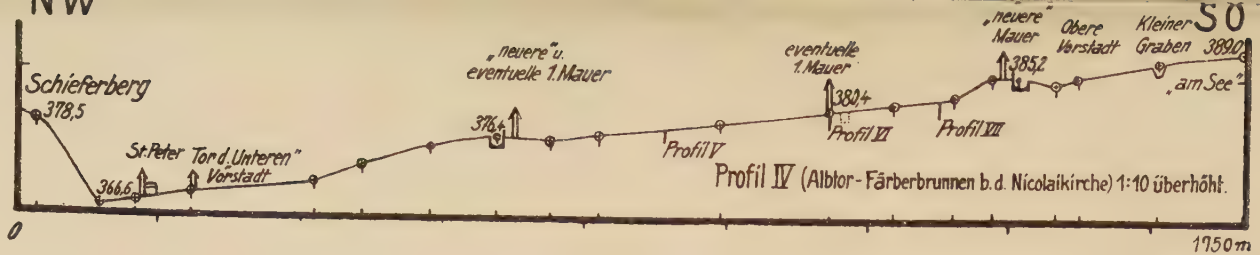
Siedlungskarte, es sind nur die für Reutlingen wichtigsten Orte proportional der 1000 E= ⊢ m/m Tlm. Einwohnerzahl eingetragen.

Nr. 1

Nr. 2

Gebiet Reutlingens 1802.
1488 – 1648 bei Reutlingen
1388 – 1389 " " "

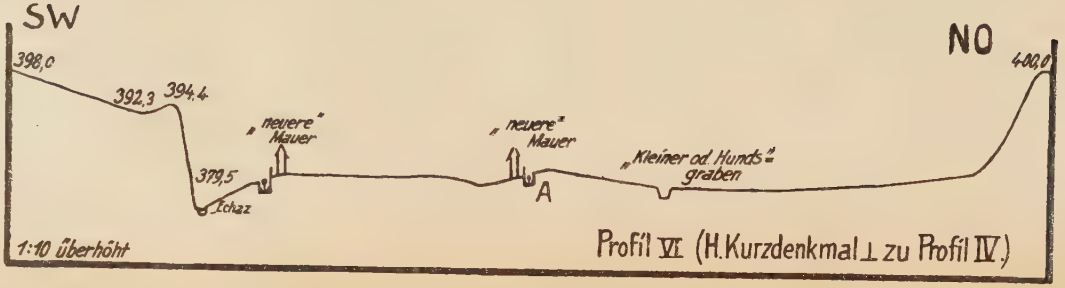
Siedlg. Gminder sdf.
VORORT BETZINGEN
STADT REUTLINGEN
MASZS
Nr. 3
70


NW
SO
Schieferberg
378,5
St. Peter
Tor d. „Unteren"
Vorstadt
366,6
„neuere" u.
eventuelle 1. Mauer
376,4
Profil V
eventuelle
1. Mauer
380,4
Profil VI
Profil VII
„neuere"
Mauer
385,2
Obere
Vorstadt
Kleiner
Graben
389,0
„am See"
Profil IV (Albtor - Färberbrunnen b.d. Nicolaikirche) 1:10 überhöht.
0
1750 m

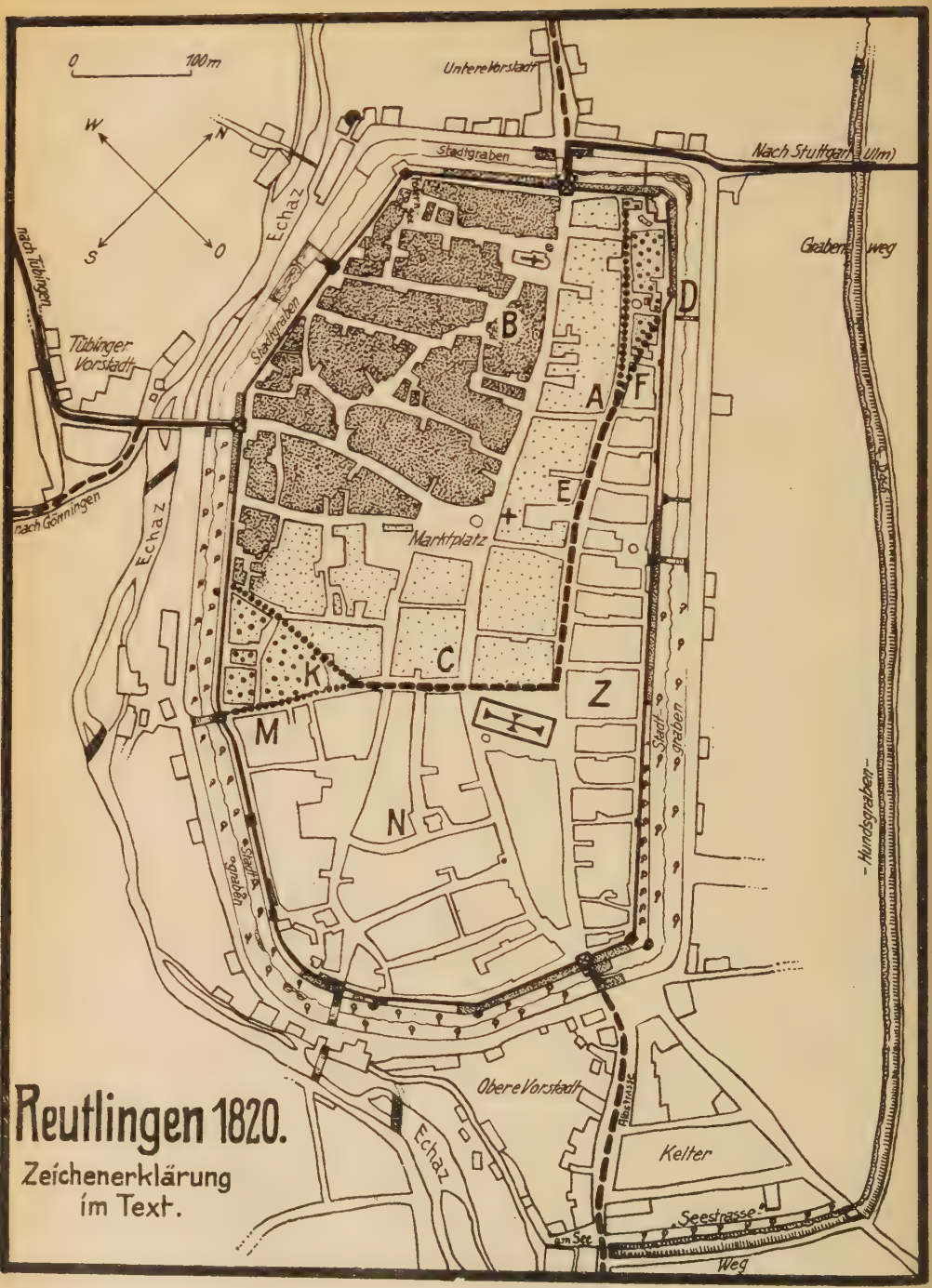
Nr. 4

SW
NO
390
395
eventuelle 1. u.
„neuere" Mauer
Tübinger Tor
„Tübinger"
Vorstadt
375,6
392,43
Echaz
1:10 überhöht
eventuelle
2. Mauer
„neuere" Mauer
A
„Kleiner od.
Hundsgraben
377,6
Profil IX
Profil V (Tübinger-Tor-Bankhaus-Ruoff-Quenzer Co.)

Nr. 5


SW
NO
398,0
392,3
394,4
„neuere"
Mauer
379,5
Echaz
„neuere"
Mauer
A
„Kleiner od. Hunds-
graben
400,0
1:10 überhöht
Profil VI (H. Kurzdenkmal ⊥ zu Profil IV.)

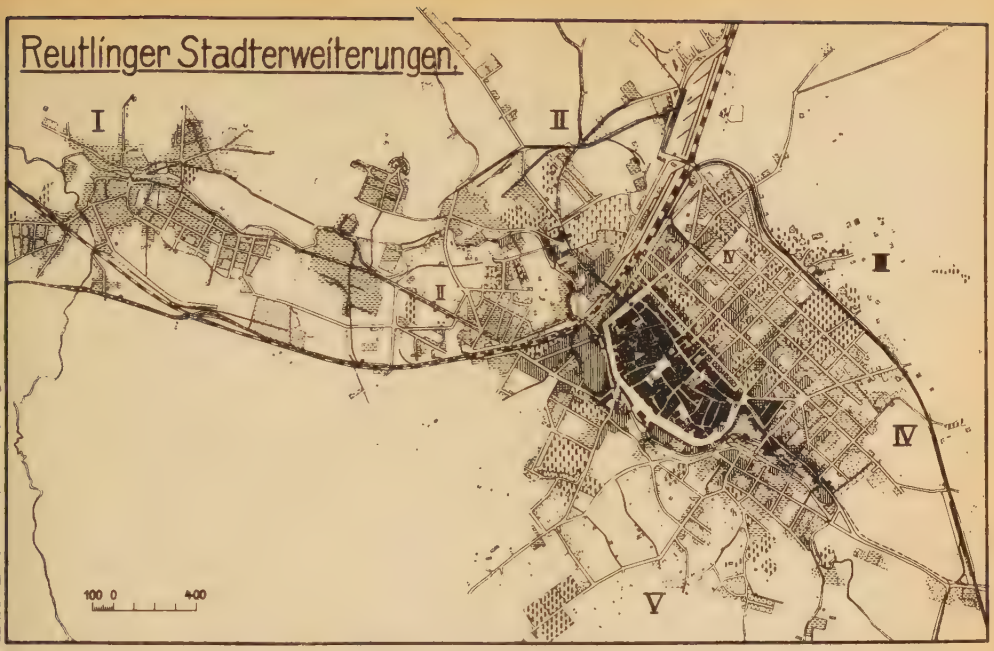
Nr. 6



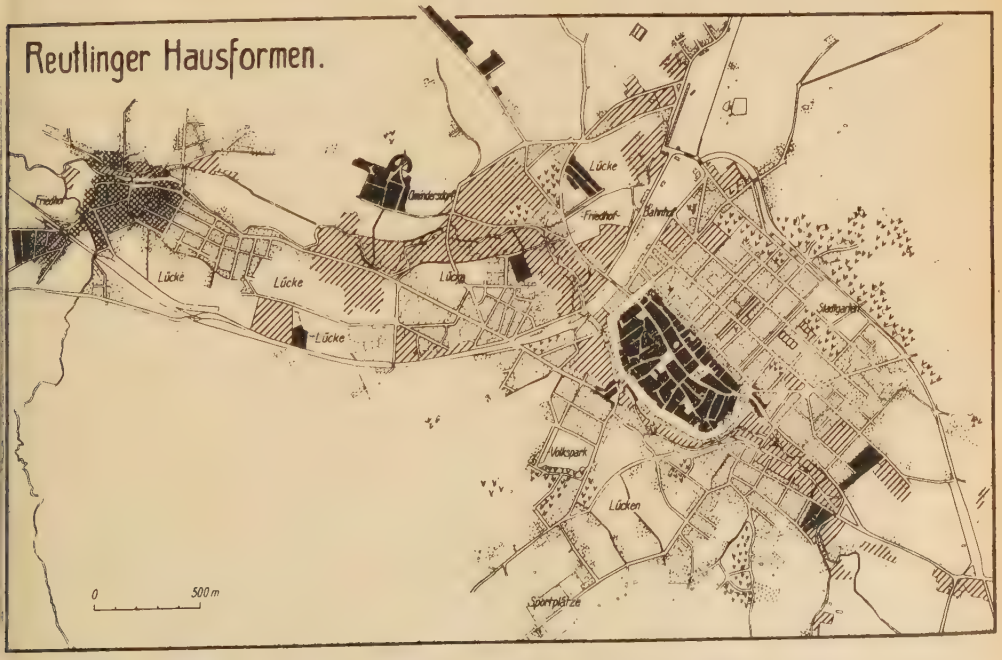
Reutlingen 1820.

Zeichenerklärung im Text.

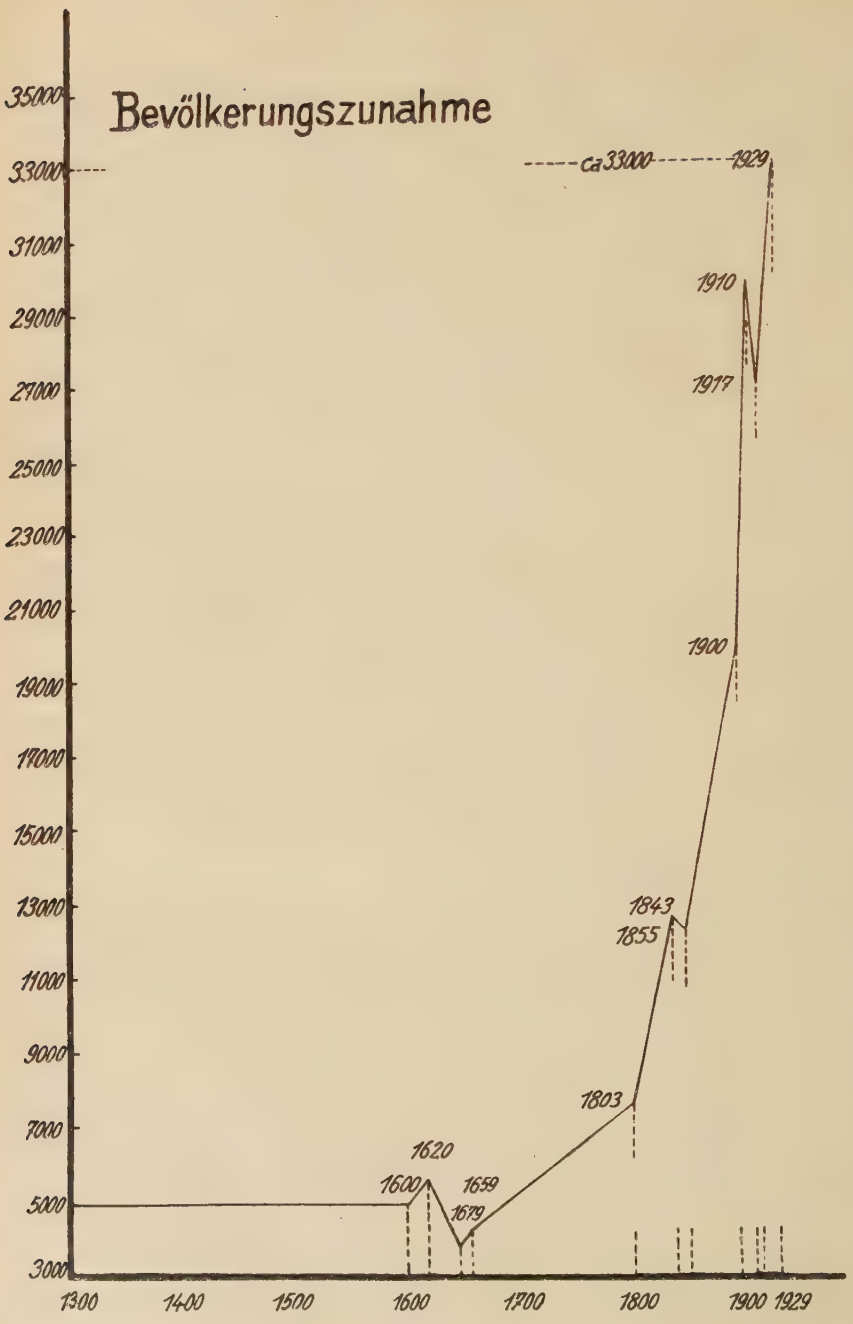
Nr. 7


Reutlinger Stadterweiterungen.
I
II
III
IV
V
100 0 400
1200
1820
1842
1891
1909
1928
Grünflächen
1859
1861
1892
1902
(1890)
1912
1915
1928
Eisenbahn
Strassenbahn

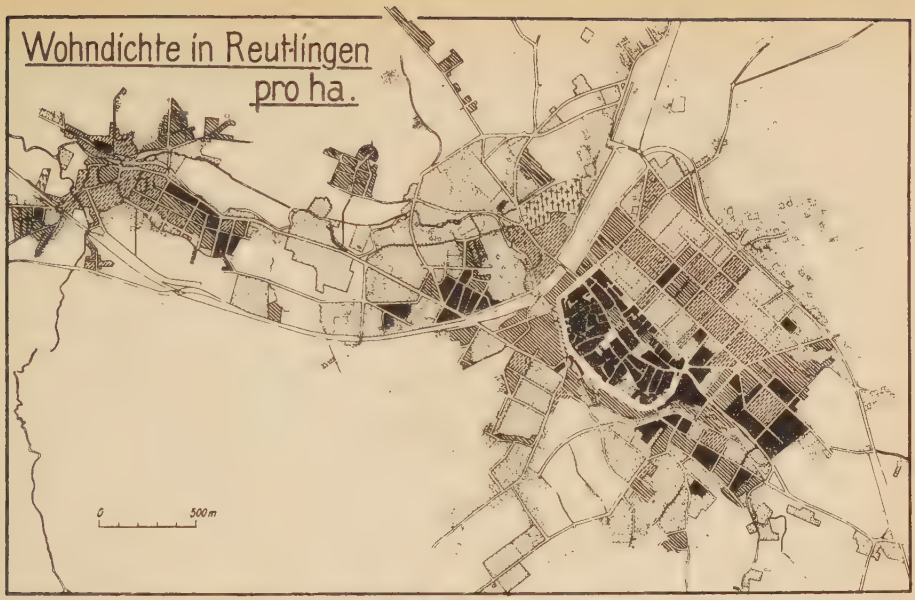
Nr. 8


Reutlinger Hausformen.
Lücke
Friedhof
Bahnhof
Volkspark
Lücken
Sportplätze
0 500 m
Giebelhaus
Altstadthaus
Traufenhaus
Villen
älteres
jüngeres
Betz. Bauernhaus
Neustadthaus
Siedlung
Industrie
Lücke

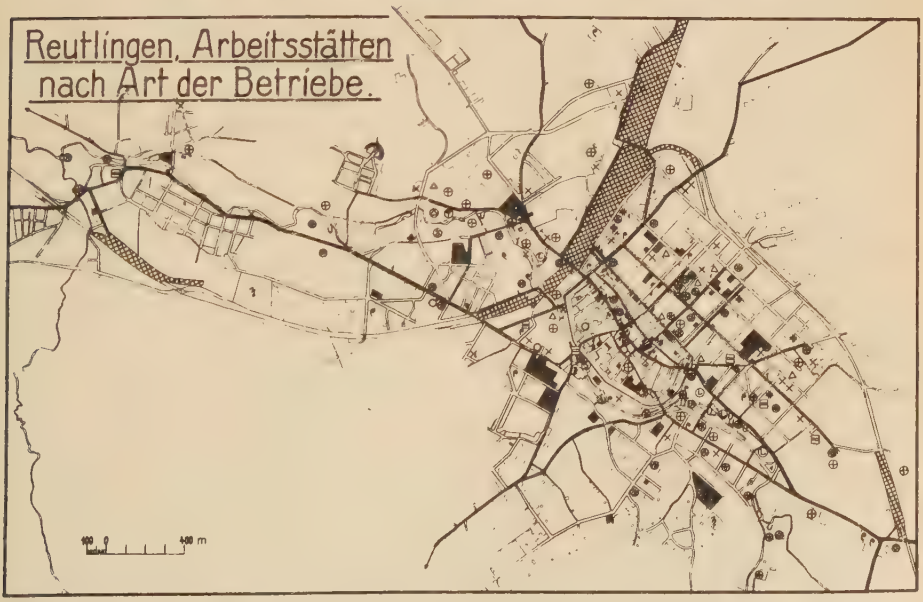
Nr. 9


Bevölkerungszunahme
35000
33000
31000
29000
27000
25000
23000
21000
19000
17000
15000
13000
11000
9000
7000
5000
3000
Ca 33000
1929
1910
1917
1900
1843
1855
1803
1620
1600
1659
1679
1300
1400
1500
1600
1700
1800
1900
1929

Nr. 10

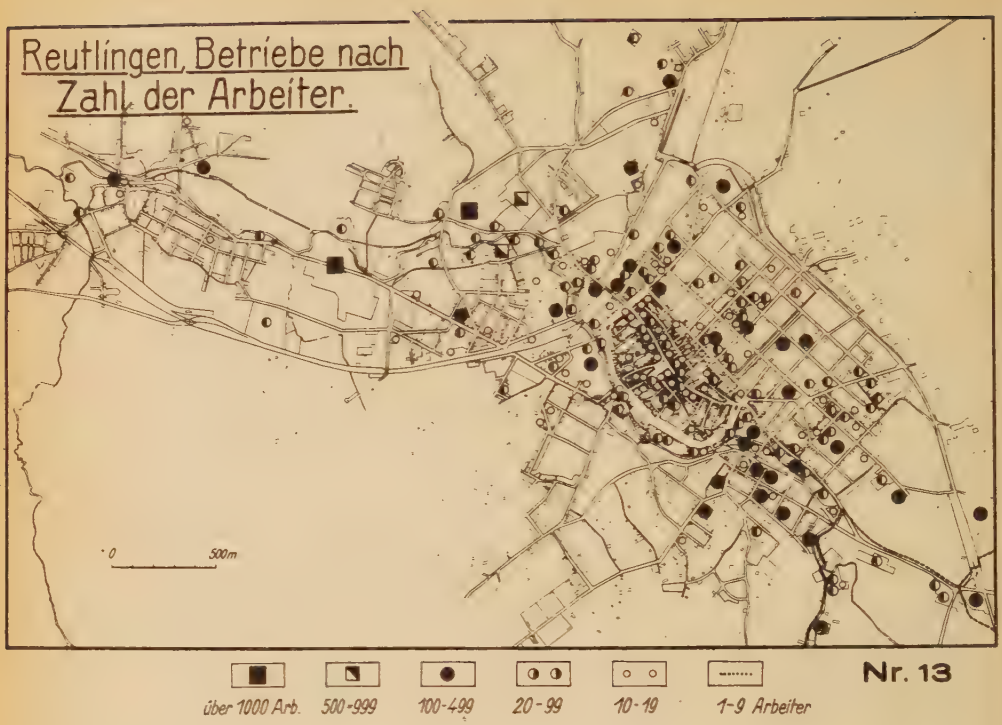


Nr. 11

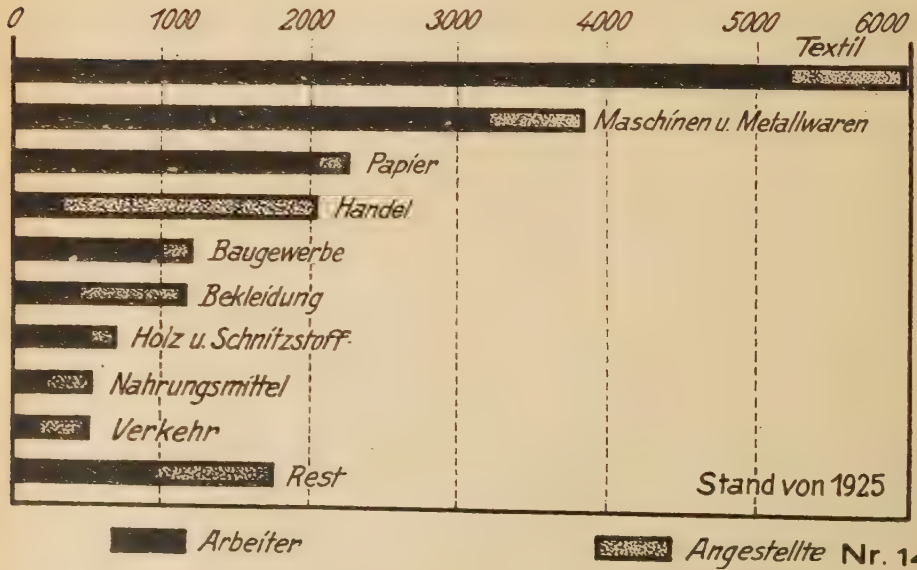


Kulturelle Anstalten.
Verwaltung+Gericht.
Verkehrswesen.
Ärzte-Apotheken.
Handel.
Strassen mit mehr als 85% Geschäften.
Leder-Schuhe .etc.
Papier-Papierverarbeit.
Textilindustrie.
Maschinenindustrie
Holzverarbeitung.
Färberei+Bleicherei
Metallverarbeitung.
Textilverarbeitung.
Baugewerbe.
Lebensmittel-Gas etc.
Haupt u. Nebenverkehrs-Strassen.

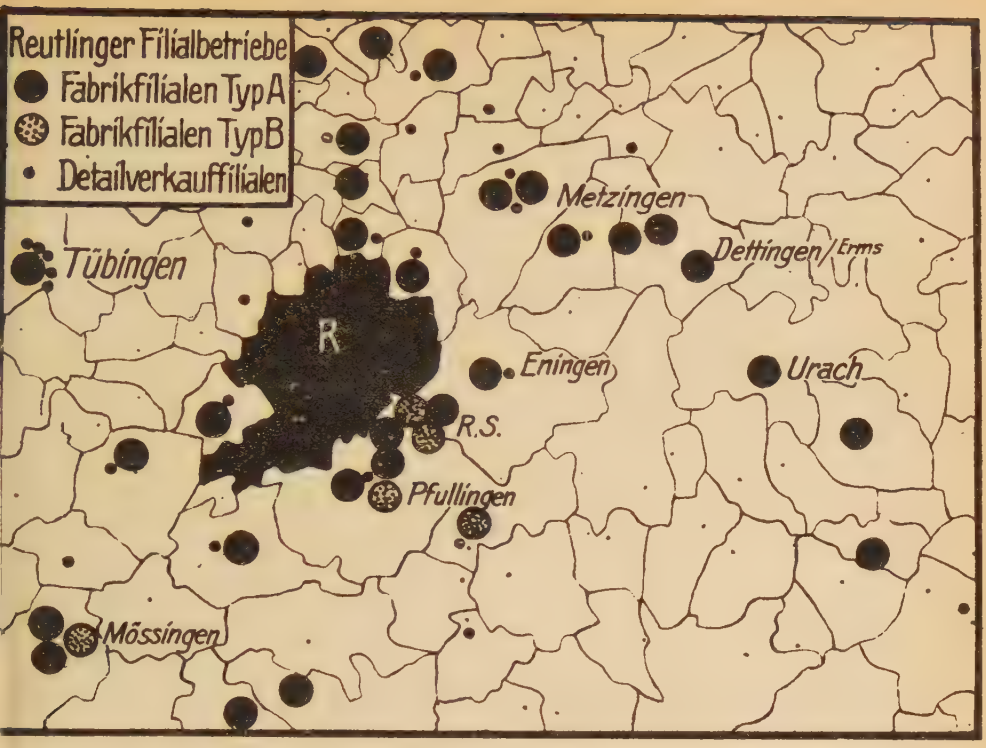
Nr. 12


Reutlingen, Betriebe nach Zahl der Arbeiter.
0
500m
über 1000 Arb.
500-999
100-499
20-99
10-19
1-9 Arbeiter

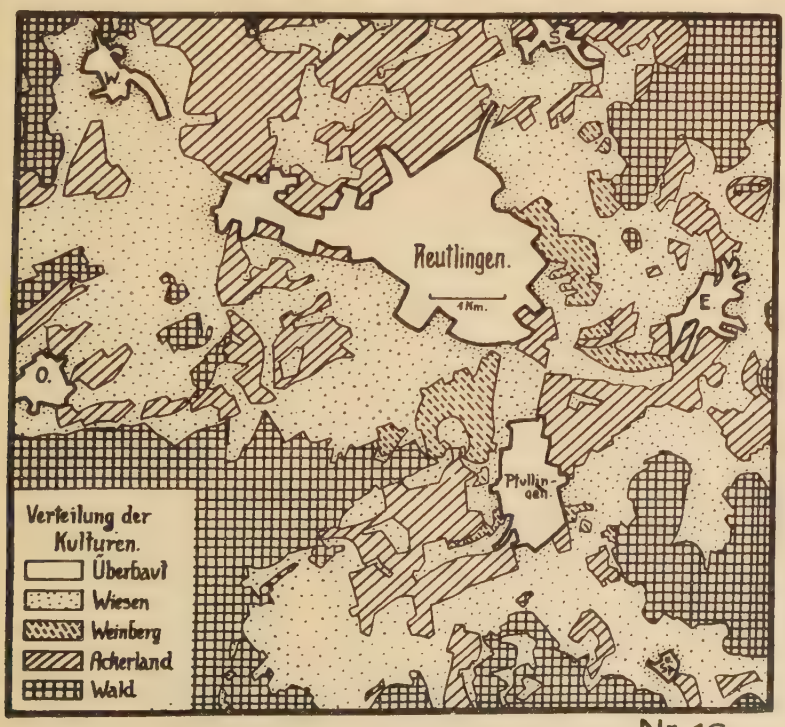
Nr. 13


0
1000
2000
3000
4000
5000
6000
Textil
Maschinen u. Metallwaren
Papier
Handel
Baugewerbe
Bekleidung
Holz u. Schnitzstoff
Nahrungsmittel
Verkehr
Rest
Stand von 1925
Arbeiter
Angestellte

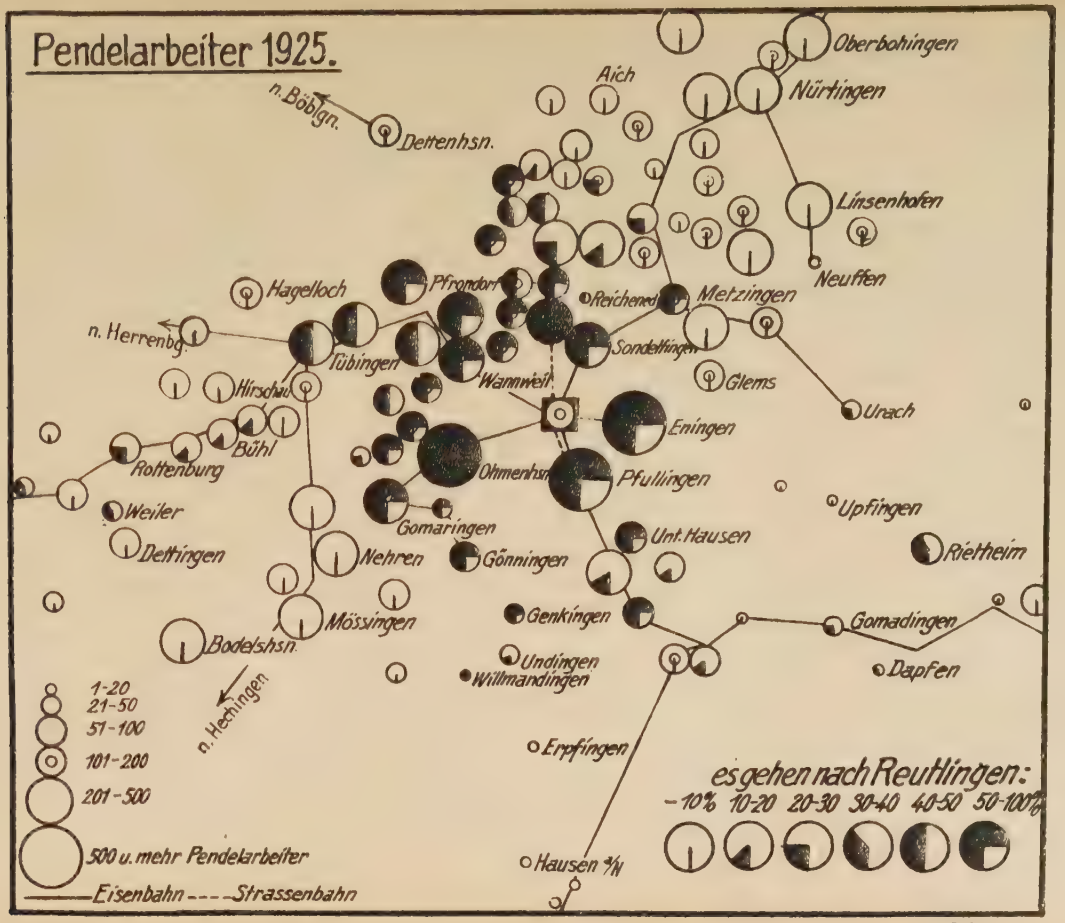
Nr. 14


Reutlinger Filialbetriebe
Fabrikfilialen Typ A
Fabrikfilialen Typ B
Detailverkauffilialen
Tübingen
R
Metzingen
Dettingen/Erms
Eningen
Urach
R.S.
Pfullingen
Mössingen

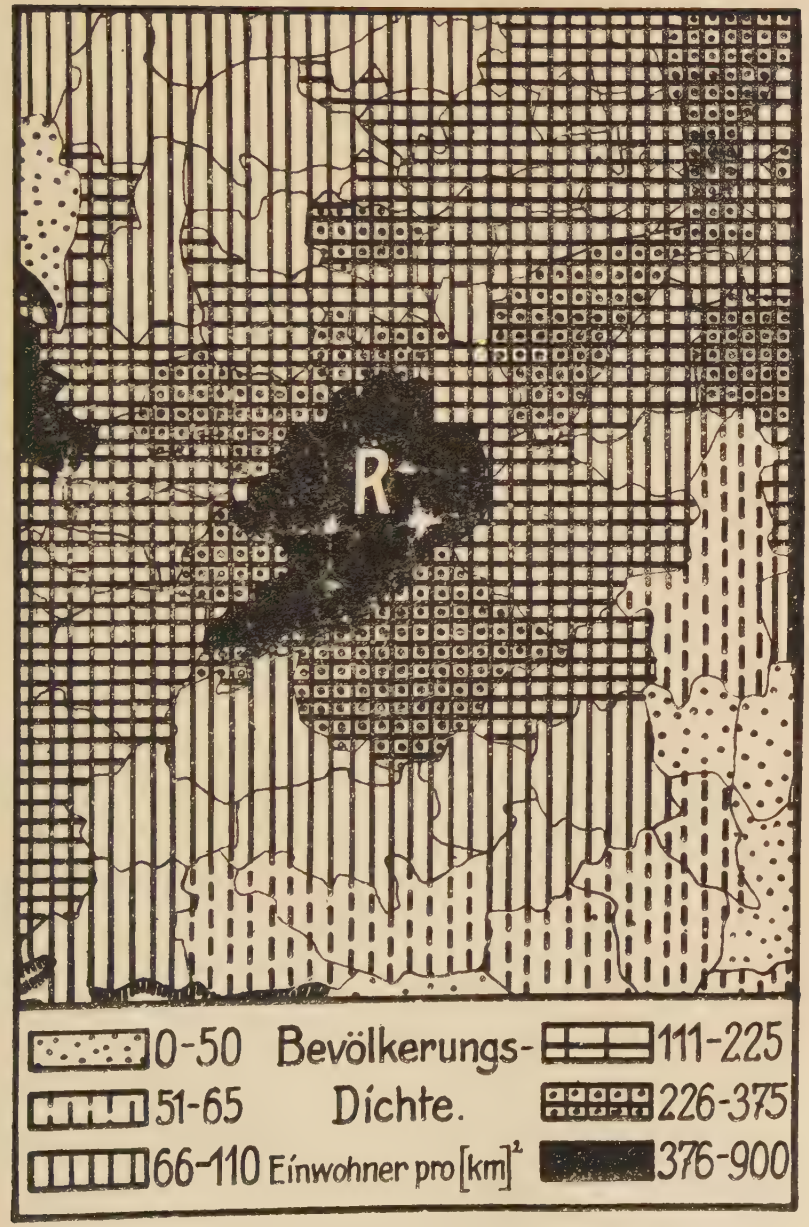
Nr. 15


Reutlingen.
1 Km.
W.
S.
E.
O.
Pfullingen
Verteilung der Kulturen.
Überbavl
Wiesen
Weinberg
Ackerland
Wald

Nr. 16


Pendelarbeiter 1925.
n. Böblgn.
Dettenhsn.
Aich
Oberboihingen
Nürtingen
Linsenhofen
Neuffen
Hagelloch
Pfrondorf
Reichenbach
Metzingen
n. Herrenbg.
Tübingen
Wannweil
Sondelfingen
Glems
Hirschau
Bühl
Rottenburg
Ohmenhsn.
Eningen
Pfullingen
Urach
Upfingen
Weiler
Dettingen
Gomaringen
Nehren
Gönningen
Unt. Hausen
Riethelm
Bodelshsn.
Mössingen
Genkingen
Gomadingen
Undingen
Willmandingen
Dapfen
n. Hechingen
Erpfingen
Hausen a/N
1-20
21-50
51-100
101-200
201-500
500 u. mehr Pendelarbeiter
Eisenbahn
Strassenbahn
es gehen nach Reutlingen:
-10% 10-20 20-30 30-40 40-50 50-100%

Nr. 17


R
0-50
51-65
66-110
111-225
226-375
376-900
Bevölkerungs-
Dichte.
Einwohner pro [km]²

Nr. 18

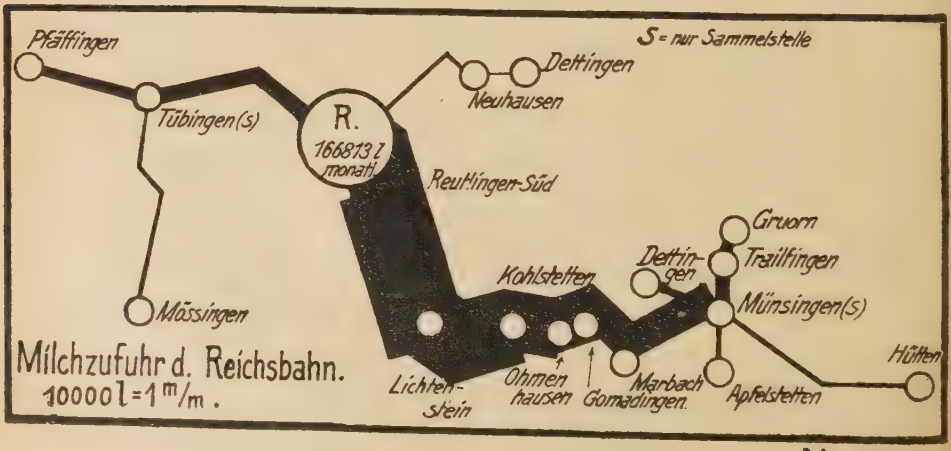
Schlaitdorf
Waldorf
Neckartenzlingen
Gross-Bettlinge
Bebenhsn.
Gniebel
Dömach
Bempftl.
Klein-Bettlinge
Grafenberg
Tischbach
Rübgarten
Pliezhausen
Mittelstatt
Riederich
Kohlberg
Pfrondorf
Altenburg
Offerdingen
Reichenecke
Kappishausen
Kirchentellinsfurt
Rommelsbach
Metzingen
Lustnau
Neuhausen Erms
Dettingen Erms
Tübingen
Kusterdingen
Wannweil
Degerschl.
Sondelfingen
Glems
Wankheim
Jettenbg.
Reutlingen
Mähringen
Immenhausen
Ohmenhausen
Eningen
Stokach
Würtingen
Gomaringen
Pfullingen
Unter-Hausen
Nehren
Gönningen
Ob. Hausen
Ohnastetten
Lonsingen
Holzelfingen
Mössingen
Öschingen
Genkingen
Honau
Kohlstetten
Thalheim
Willmanding.
Undingen
Gross-Engstingen
Klein-Engstingen
Gomadingen

Zunahme
Stillstand
Abnahme

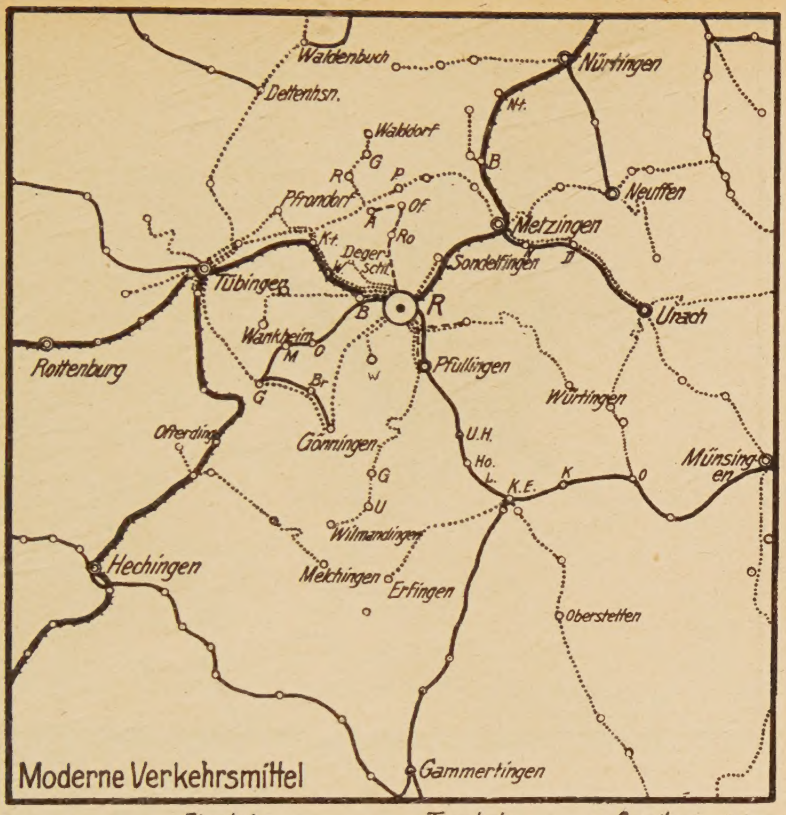
Verhalten der Einwohnerzahlen.

Orientierungs-Karte.
Industrialisierte Orte sind unterstrichen.

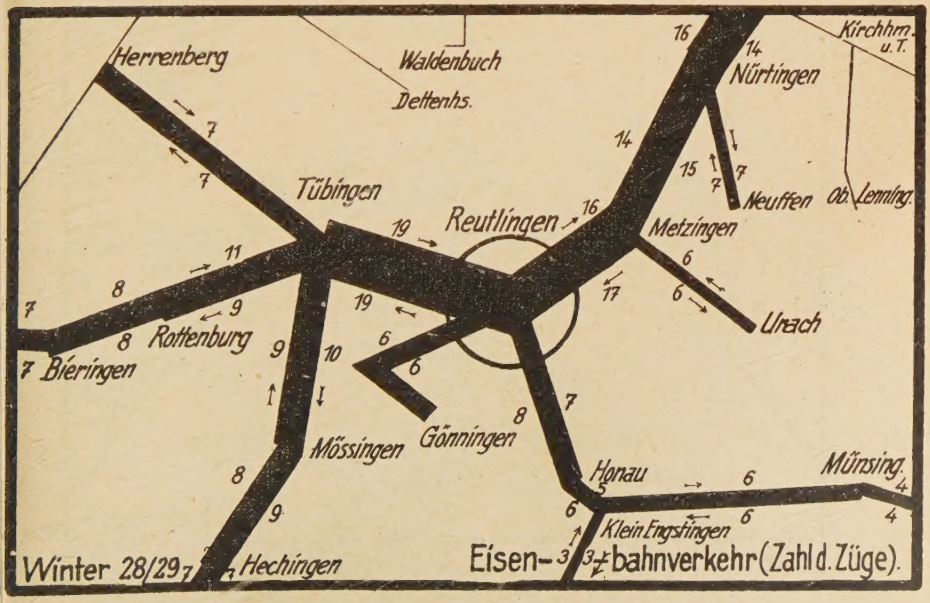
Nr. 19



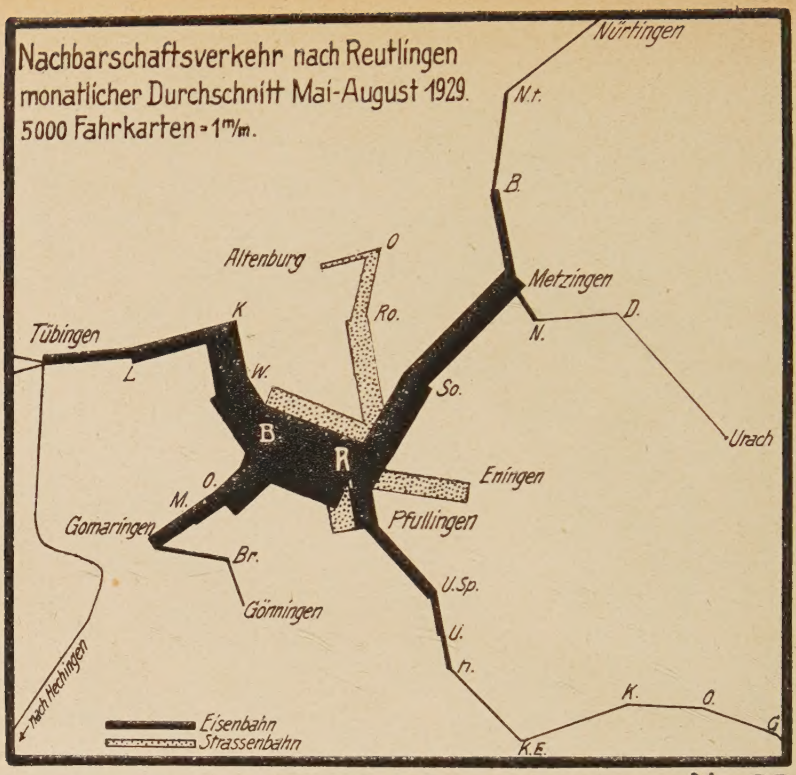
Nr. 20


Waldenbuch
Nürtingen
Dettenhsn.
Walddorf
Pfrondorf
Neuffen
Metzingen
Tübingen
Sondelfingen
Urach
Rottenburg
Pfullingen
Würtingen
Gönningen
Münsingen
Hechingen
Mehrstetten
Erfingen
Obersteffen
Gammertingen
Moderne Verkehrsmittel
Eisenbahn
Trambahn
Omnibus

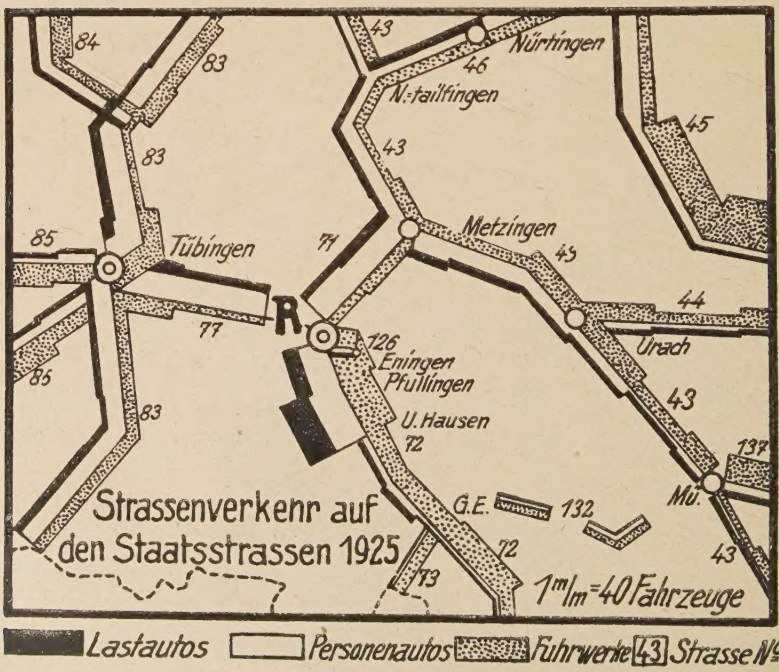
Nr. 21


Herrenberg
Waldenbuch
Dettenhs.
Kirchhm. u.T.
Nürtingen
Tübingen
Reutlingen
Metzingen
Neuffen
Ob. Lenning.
Urach
Rottenburg
Bieringen
Mössingen
Gönningen
Honau
Münsing.
Klein Engstingen
Hechingen
Winter 28/29
Eisen-bahnverkehr (Zahl d. Züge).

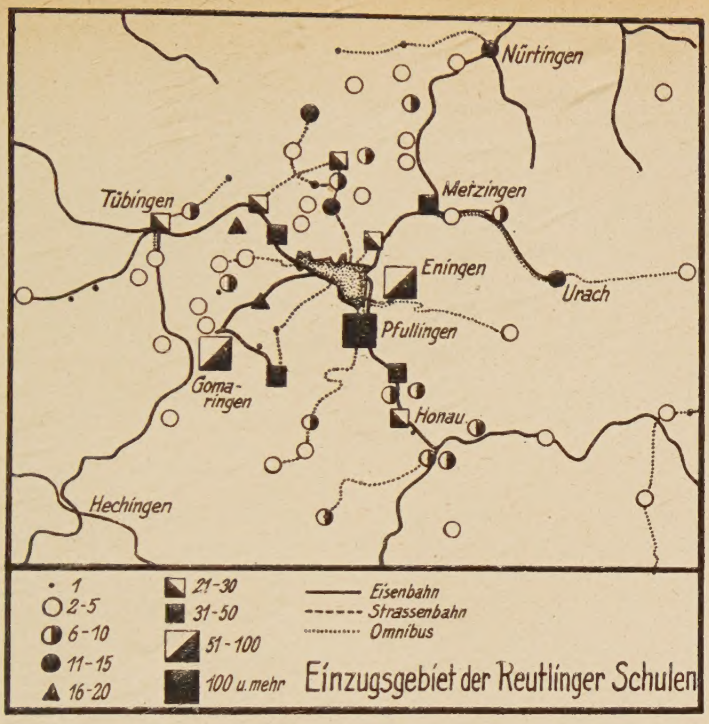
Nr. 22


Nachbarschaftsverkehr nach Reutlingen
monatlicher Durchschnitt Mai-August 1929.
5000 Fahrkarten = 1m/m.
Nürtingen
N.r.
B.
Metzingen
D.
N.
Altenburg
O
Ro.
K
Tübingen
L
W.
So.
B.
R
Urach
Eningen
O.
M.
Pfullingen
Gomaringen
Br.
Gönningen
U.Sp.
U.
n.
K.
O.
G
K.E.
nach Hechingen
Eisenbahn
Strassenbahn

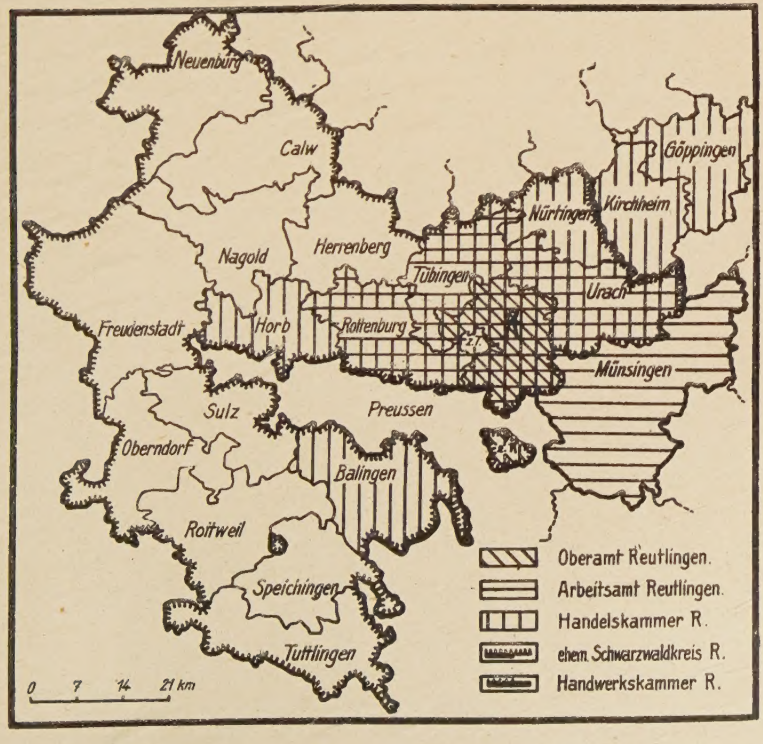
Nr. 23


84
83
43
Nürtingen
46
N.-tailfingen
45
83
43
85
Tübingen
71
Metzingen
49
R
44
77
126
Eningen
Pfullingen
Urach
86
83
U. Hausen
43
72
137
Strassenverkehr auf
den Staatsstrassen 1925
G.E.
132
Mü.
72
43
73
1m/m = 40 Fahrzeuge
Lastautos
Personenautos
Fuhrwerke
43 Strasse Nº

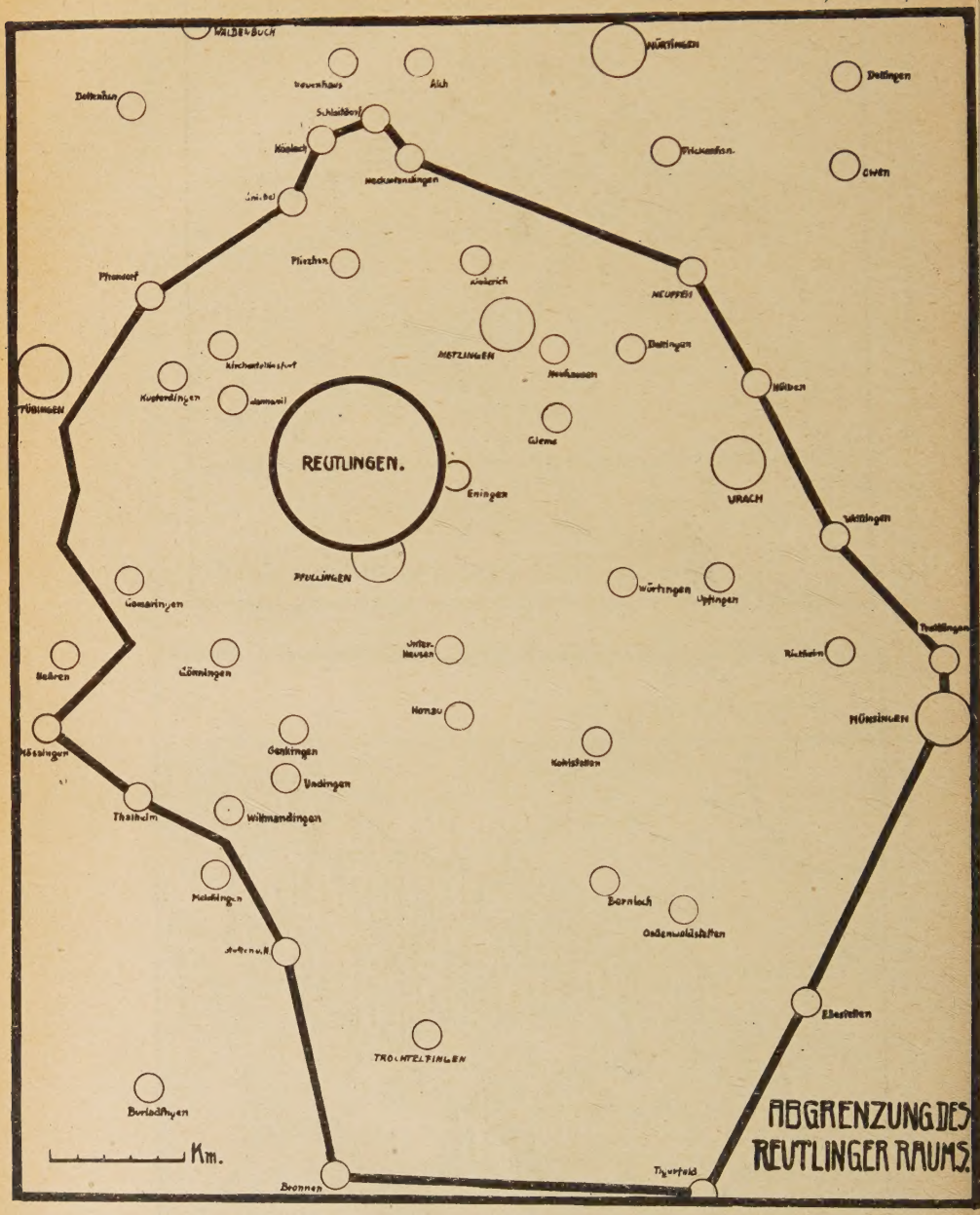
Nr. 24


Nürtingen
Tübingen
Metzingen
Eningen
Urach
Pfullingen
Goma-
ringen
Honau
Hechingen
1
2-5
6-10
11-15
16-20
21-30
31-50
51-100
100 u. mehr
Eisenbahn
Strassenbahn
Omnibus
Einzugsgebiet der Reutlinger Schulen

Nr. 25


Neuenbürg
Calw
Göppingen
Kirchheim
Nürtingen
Herrenberg
Nagold
Tübingen
Urach
Freudenstadt
Horb
Rottenburg
Münsingen
Sulz
Preussen
Oberndorf
Balingen
Rottweil
Speichingen
Tuttlingen
0 7 14 21 km
Oberamt Reutlingen.
Arbeitsamt Reutlingen.
Handelskammer R.
ehem. Schwarzwaldkreis R.
Handwerkskammer R.

Nr. 26


WALDENBUCH
NÜRTINGEN
Alch
Dettingen
Schlaitdorf
Köalach
Neckartenzlingen
Owen
Pfrondorf
Pliezhsn.
NEUFFEN
METZINGEN
Dettingen
Kusterdingen
Hülben
TÜBINGEN
Glems
REUTLINGEN.
Eningen
URACH
PFULLINGEN
Würtingen
Upfingen
Gomaringen
Unter-Hausen
Gönningen
Honau
MÜNSINGEN
Mössingen
Genkingen
Kohlstetten
Undingen
Thalheim
Wittmandingen
Bernloch
Ebestetten
TROCHTELFINGEN
Burladingen
Km.
Bronnen
Tigerfeld
ABGRENZUNG DES REUTLINGER RAUMS.

Nr. 27